auto sport 2021年12/24号（隔週金曜日発売）2021年12月10日発売　第58巻第23号　通巻1566号
No.1566
オートスポーツ 2021 12/24号

auto sport

Drive on the edge



特別付録 2022年F1カレンダー

緊急特集
2022年ニッサン／ニスモ
GT500新時代突入

GT500車両開発の
「いままで」と「これから」
アンバランスからの解放

逆襲のZ

片桐隆夫
ニスモ社長インタビュー
GT-R&Z 歴代マシン総覧

GT500 #36 CHAMPION au TOM'S GR Supra

GT300 #61 CHAMPION SUBARU BRZ R&D SPORT

SUPER GT Rd.8 FUJI
チャンピオン獲得の裏側

2021年GT500総括
もしもハンデがなかったら……最速は誰だ? 予選一撃選手権
第1／第2スティントの仕事

F1 第21戦 サウジアラビアGP

Red Bull Race Day 轟音東京 CM撮影舞台裏ウォッチ

SAN-EI CORPORATION



緊急特集

逆襲のZ

2022年ニッサン／ニスモ GT500新時代突入

ニッサン／ニスモが今シーズン限りでGT-Rによるスーパー GT GT500クラス参戦を終了
そして、その後継を『Z』としたことを発表した
15年ぶりに最高峰の舞台に復活するZは
不振にあえぐニッサンの救世主となるのか――

Photo：NISSAN



GT-RからZへ――継承された〝伝説〟

14シーズンにわたり、日本のツーリングカーレース最高峰
スーパーGT GT500クラスで戦い続けてきたR35 GT-Rが
同シリーズ今季最終戦富士をもって〝引退〟した
その1週間後の12月5日、ニッサン／ニスモは
来季を戦う新たなGT500マシンを発表
S30、Z33、そしてR35とともに姿を現したのは
国内外で数々の伝説を残してきた「Z」であった
GT-R NISMO GT500に付き添われるように
Z GT500が富士を駆けたその光景は
まるでGT-Rがこれまで背負ってきたファンやドライバー
開発者たちの想いや執念を引き継ぐための儀式のようだった
2022年、新たなZ伝説が幕を開ける

Photo：鈴木紳平（Shimpei Suzuki）／NISSAN／autosport web

S.Suzuki



autosport web



S.Suzuki





NISSAN

2022年
ニッサン／ニスモ
GT500新時代突入

逆襲のZ

autosport web



今回のアンベールイベントでは、ニッサンのアシュワニ・グプタCOO（左下）、ニスモの片桐隆夫CEO（右下）というニッサン／ニスモの経営陣が自ら登壇し、最高峰の舞台にZの名が復活することの重要性をアピールした。発表会はYouTubeでライブ中継され、多数のファンが視聴。その映像はアーカイブが残っており、視聴可能な状態となっている。



S.Suzuki



S.Suzuki

S.Suzuki





2022年
ニッサン／ニスモ
GT500新時代突入

逆襲のZ

NISSAN Z GT500

2022 NISSAN SUPER GT GT500 Class **Machine Gallery**

Photo : NISSAN

Front View

12月５日に初めて公開され、走行する姿も披露したＺ GT500。先代車両にあたるGT-R NISMO GT500と比べて、全体的に流麗なフォルムになっているＺ GT500。現行レギュレーションに則り、スケーリングを施されながらも、オリジナル車両が持つ伸びやかなキャビン後方は維持されている。



日本から世界へ訴求するため
あえて『Z GT500』と名づけた



Rear View

マットなカーボン地に車両後方のグロス調の『Z』が印象的。GT500車両としては先々代に当たるZ33は『フェアレディZ』という車名で出場していたが、今回は単純に『Z』のみ。これについては、もともと海外ではZという名称で販売されていることもあり、海外からの注目を集めるための方策であるという。





“クサビ型”への転換で空力効率向上へ





Side View

Z GT500のノーズは尖っている。車体全体でクサビ型に近づき、今季までのGT-R NISMO GT500よりドラッグは少なくなりそうだ。今回発表されたものはホモロゲーション取得前の暫定仕様ということもあり、車両側部のラテラルダクトは非常にシンプル。来季開幕前のテストでどのような仕様になるのだろうか。




NISSAN

陣営トップが明かす
GT500車両開発の
「いままで」と「これから」

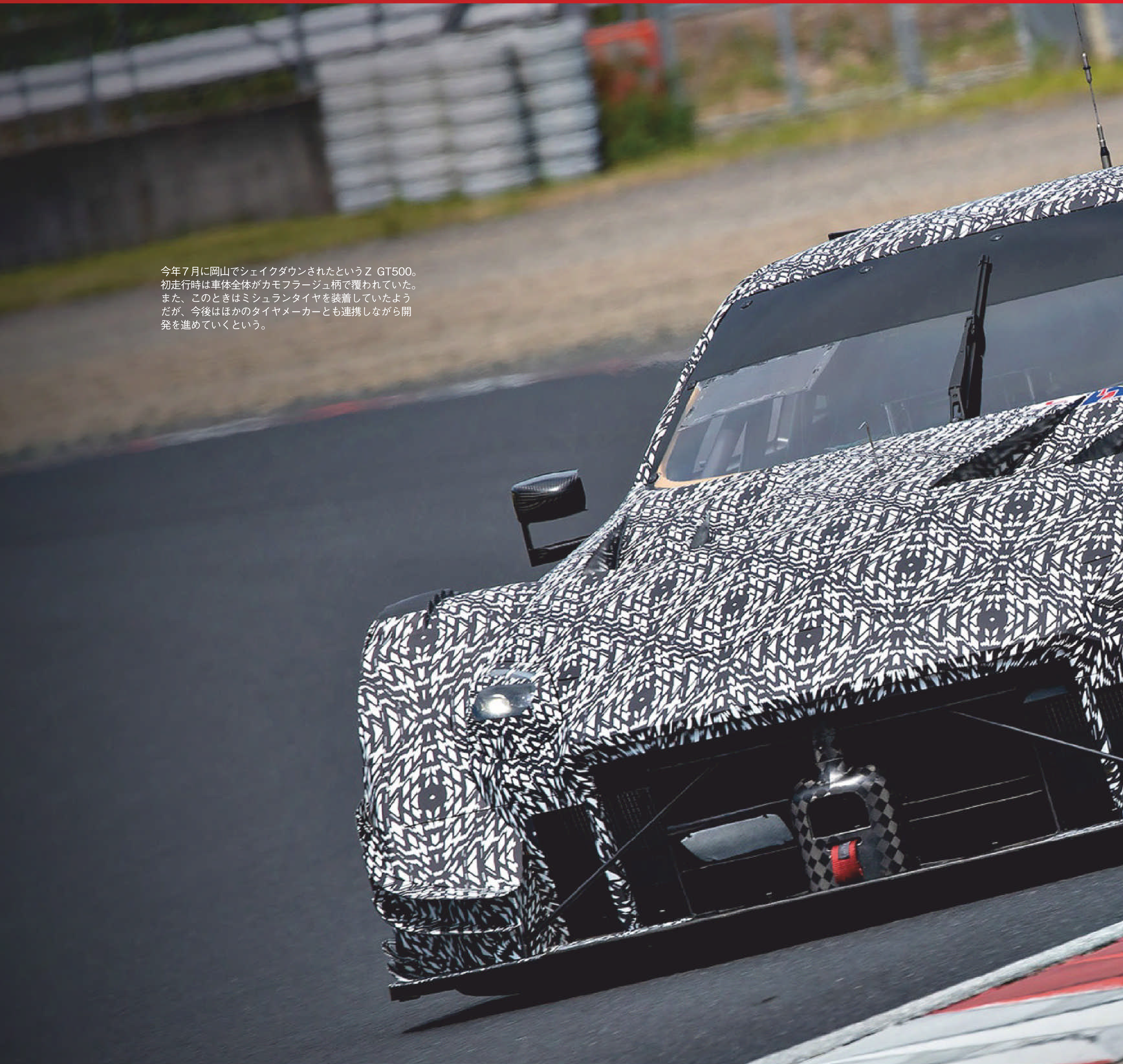
2022年 ニッサン／ニスモ GT500新時代突入
逆襲のZ

|イ|ン|タ|ビ|ュ|ー| ニッサンGTチーム **松村基宏 総監督**

“アンバランス”からの開放

14年にわたりGT500クラスで戦ってきたGT-Rの後継に選ばれたZ
今季も2勝を挙げる実力を持ったGT-Rを、Zは超えられるのか?
そのポテンシャルと開発の現状をニッサン／ニスモ陣営のトップに聞く

Text : 古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／後藤 純（Jun Goto）／NISSAN



今年7月に岡山でシェイクダウンされたというZ GT500。初走行時は車体全体がカモフラージュ柄で覆われていた。また、このときはミシュランタイヤを装着していたようだが、今後はほかのタイヤメーカーとも連携しながら開発を進めていくという。

—まず、初めてZの量産車を見た時にどのように思いましたか？

松村基宏総監督（以下、松村）：第一印象は、典型的なショートホイールベースのスポーツカーですから、GT500に適用するという観点では上屋は小さくていいかなと思いました。

—GT500のZの開発コンセントについて、これまでのGT・Rと何か違いはあるのでしょうか？

松村：長らくGT・Rを使ってきて、どんどんと変わるレギュレーションにクルマを適応させながら走らせてきました。14年にNREを投入したときからは、規則が随分と変わっているんです。一方で今度のZは20年型の規則に最初から適応したクルマと言えます。あらためて技術規則を確認したところ、スケーリング上は規定外になってしまう、例外規定のようなエクセプションを使う必要がなかったので、比較的スムーズにスケーリングできるクルマではありました。

—GT・Rはラテラルダクトの形状などを見る限り、積極的にダウンフォースを獲得しようとしているクルマだったように思います。

松村：GT・Rは量産車も含めて、床下と組み合わせて上屋を設計している



“アンバランス”からの開放

|イ|ン|タ|ビ|ュ|ー| ニッサンGTチーム **松村基宏 総監督**

クルマなんです。その床下をかなり自由に設計できた初期は、デビューと同時にタイトルを獲る実力があったものですから、ちょっと強すぎるということでレギュレーションが変わっていったというような経緯もあります。厳しくはなっていっても床下の一部はまだ開発ができたのですが、いまはまったく同じものしか使えず、上と下の下だけが規制されたので、ダウンフォースを得づらくなったのは間違いありません。そのような共通前提のなかで合わせ込むということを考えると、やはり新しいクルマのほうが少しやりやすいように感じます。

――シェイクダウンの写真を見る限り、GT・Rと比べるとラテラルダクトのあたりなど少しすっきりしたという印象を持ちましたが、GT・Rに対してZの空力性能は現状でいかがですか？

松村：シェイクダウンが終わったばかりでテストはこれからですから、どこがどうだということについては、正直なところまだよく分かっていません。ただ、競い合うなかでダウンフォースが少なくても戦えるのかというと、それはちょっと難しいと思います。だから、ダウンフォース量を保ったうえで、どこまで空力効率を良くできるかという感じになると思います。

――空力的には得られるものが大きいボディ形状であるように見えます。

松村：上屋と下屋のどちらでダウンフォースを形成していくかというところでいえば、あくまで定量的ではなく定性的ですが、真ん中の部分が小さく、クルマ全体がどちらかというと前側から風を受けるかたちになっていますので、その部分についてはポテンシャルは高いと思います。ただ、やはりあくまでも下との組み合わせが重要。下が決まっているなかで上を合わせていく必要があるわけですが、GT・Rはものすごく下を使っていたクルマをもとに設計をしてきた関係で、少しバランスが崩れたのかもしれません。それでもデビューから14年経ったいまでも優勝2回、表彰台に6回乗れるところまでは来ていました。クルマを速くする方法はいろいろあるとは思いますが、やはり新車のほうがやりやすいですね。

――近年のGT・Rは、他車がウエイトを積んだ状況では速かったですが、開幕戦や最終戦は苦しい戦いになりました。そのあたりの課題についてはどのように分析されていますか？

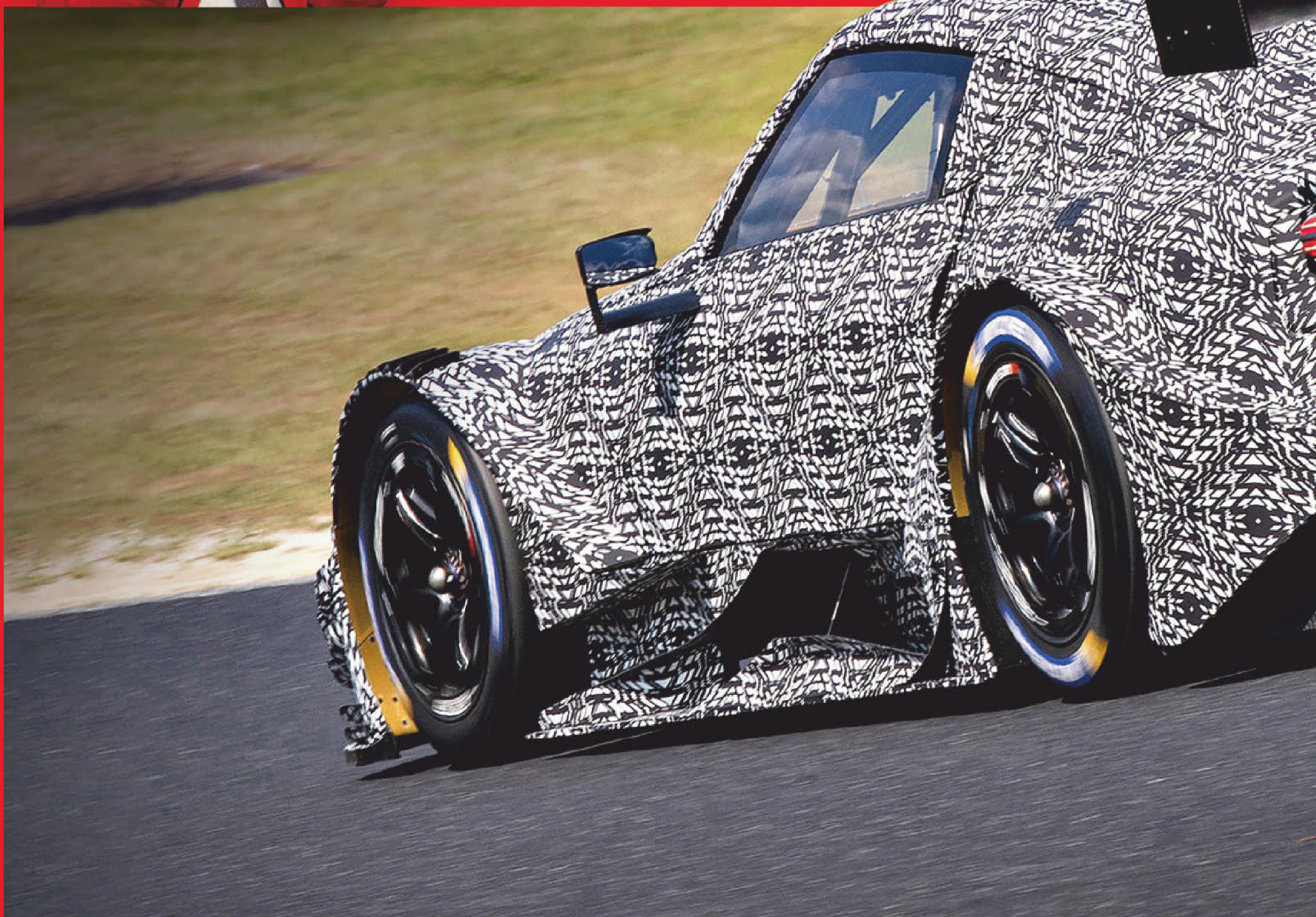
松村：相対的にダウンフォースが要求されるサーキットで我々は強くて、あまり要求されないスピードがとても速

ボディと床下のバランスが重要
新規開発でその組み合わせを改善できる



Motohiro Matsumura

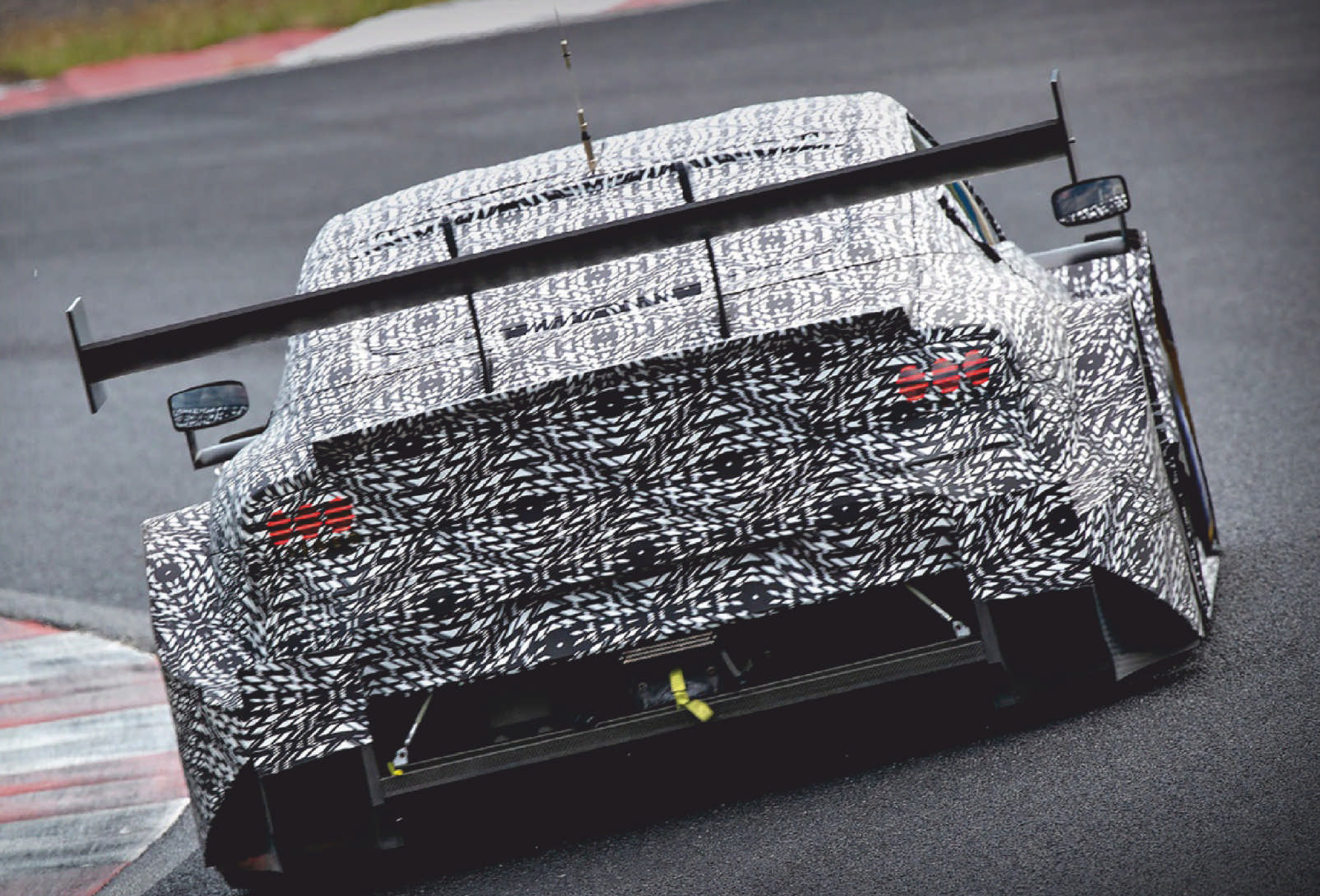
1981年に日産自動車に入社。N14パルサーGTI-RのSR20ターボエンジンなど、各種エンジンの開発を担当した。日産自動車の執行役員などを経て、14年からNISMO代表取締役、最高執行責任者を務める。19年に同陣営のスーパーGTチーム総監督に就任した。



いサーキットではやや苦戦しました。非常に寒い時期には空気の比重が高くなりますので、ダウンフォースがないクルマでも車体を押さえつける力が増えるわけです。だから、相対的にダウンフォースが強くなる状況ではライバルが有利なところもありました。もちろん、ウエイトハンデが影響する部分もありますが、それでも鈴鹿で表彰台を独占できたのは、ハンデだけが理由ではありません。ウエイトハンデが一番軽かったクルマが我々のなかでも一番上にいたかというと、そんなこともなかったですし。定性的には、GT-Rは鈴鹿に向いていたクルマだったとは思います。昨年は富士で4戦ありましたが、それぞれ時期が違うと競争力がアップダウンしていました。そこが難しいところです。シーズンを通して調整だけで戦えるようなクルマを作れたら、それが理想ですし、そういうクルマを作れないかなといつも考えています。ただ、グループA時代ではないですけど、年間7戦優勝するとことはあり得ません。そうするとどこで勝つかが結構重要なのです。

――来年に関してニッサンはクルマ自体が変わりますが、ほかのメーカーのクルマもデザインライン下の形状変更は可能になるのですよね？

松村：そのようにうかがっています。フリックボックスとラテラルダクトについては、2年経って凍結の1年も過ぎたので、いじってもいいことになっているはずです。


NISSAN

現状は骨格の設計が済んだ段階
これから本格的にテストを実施し
空力パーツを煮詰めていく


K.Kobayashi

高ダウンフォースを継承し いかにドラッグを減らすか

左にシェイクダウン時のZ GT500と2021年型のGT-R NISMO GT500を並べた。こうして見比べてみると、Zのほうがノーズ先端はより鋭く、またキャビン後方の形状は流線形になっており、GT-Rと比べるといかにもドラッグが少なそうな形状をしているように思える。高いレベルのダウンフォースという武器をGT-Rから継承しつつドラッグを減らし、いかに空力の効率を高めていくかが開発のポイントとなりそうだ。

追いついたエンジン性能

――21年シーズンを戦ったGT－Rのエンジンについては、どのように分析されていますか？

松村：14年ごろ我々が勝てていた要因にはエンジンもありました。当時はアンチラグの使い方が少し上手だったんでしょうね。17年ごろからもう少し希薄燃焼のコンセプトを強化していき、いまでも我々が一番希薄の方向で燃やしていると思います。17年ぐらいまでは我々にアドバンテージがあったと思いますが、その後他社の開発スピードが増した時期があり、いまやっと我々が追いついてきたぐらいかと思っています。彼らが新しい燃焼方式を導入していくなかで、我々は新燃焼に切り替えるのに少し時間を使ってしまった。その新燃焼をさらに強化して、さらに希薄化したのは20年ごろからです。

――エンジン型式が変わったタイミングですね？

松村：そうです。正直、20年は苦労しました。新しい制御システム（ボッシュ）に変わり、ほかのカテゴリーですで経験があった他社に対して、我々は初めてだったものですから、適応に時間がかかってしまいました。しかし、21年からはドライバーたちに結構運転しやすくなったと言われるようになりましたね。ただ加速についてはもっと欲しいと。その希望に応えるべくちょっとずつ直すことを貯めていって、それを投入するようにしていきました。

“アンバランス”からの開放

インタビュー　ニッサンGTチーム **松村基宏 総監督**

——たしかにエンジンのパフォーマンスは向上したと思いますが、何度かトラブルも起きましたね。

松村：ベンチでどんなに安定していても、実車でレースをやるとマイナークラッシュをしたりして空気の入口が塞がれて風の流れが悪くなり、ラジエターがちゃんとしていても、水温が上がって予想外のことが起きたこともありました。想定していた温度条件を超えると、異常燃焼をしてしまったりする。相対的にクルマのポテンシャルが高ければ、ドライバーは無理をしてノーズを突っ込んでいったりもしないので、リスクをドライバーに負わせてしまったのは申し訳なかったです。

——ホンダもいわゆるジェットイグニションを導入した最初のときはその制御に苦労したようですし、トヨタも同様のものを採用したときは、シーズン前にかなり壊れたようです。GT-Rが採用した20年の新燃焼というのは、ライバルと同じようなシステムだと考えていいのでしょうか？

松村：希薄燃焼だということは公開していますが、希薄なものをどう燃やしているかについては申し訳ありませんが答えられません。ただ、皆さんがやっているものとは使っているゾーンが全然違うかもしれません。また、燃費に関しては他社さんとほとんど差がないというか、随分改善されたのではないかと思います。以前オートスポーツさんに『給油時間が長い』と書かれましたので（笑）、精進しました。

——SUGOでの3号車と24号車は、かなり驚異的な給油スピードだったように思います。

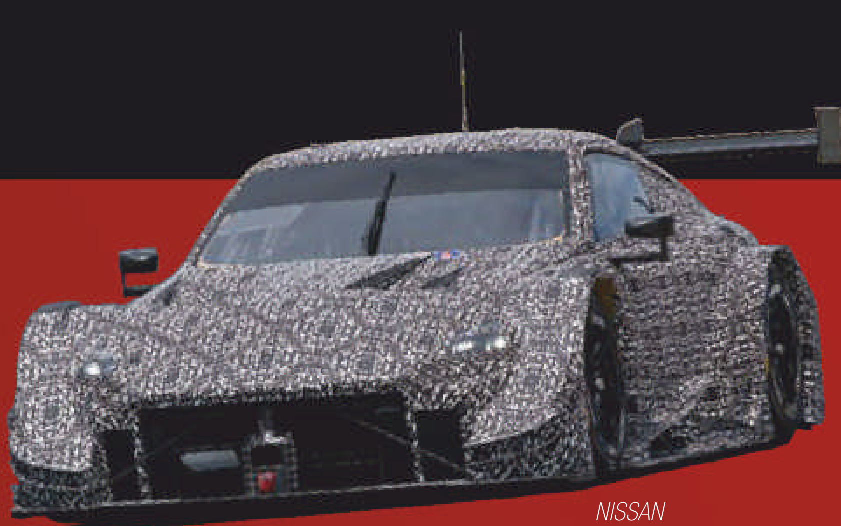
松村：はい、それくらい燃費はいいんです。エンジンの燃焼技術はかなり拮抗していると思いますが、アクセルとブレーキをどこで踏んでいるかとか、どこで再加速しているかとか、アンチラグをどう使うかとかの部分が燃費には大きく影響していると思います。

——車両の変更によりフロントの形状が変わることで、クーリング等に関して何か変化は生じそうですか？

松村：エンジンルームの大きさ的には少し小さくなるでしょうね。ただし、内部の流れについては見直しをしているので良くなると思います。だから、小さくなっても損失はほぼないくらいにできたのではないでしょうか。

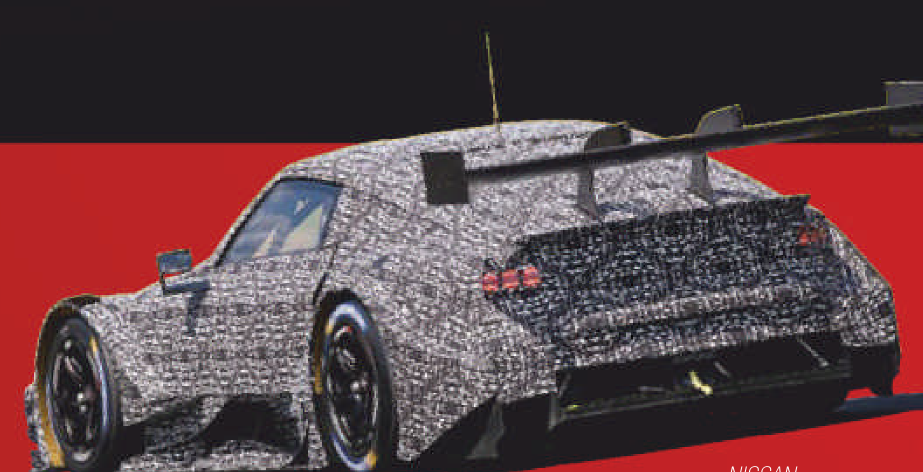
——逆に、Zに変わることでエンジン面で何かメリットはありますか？　たとえば新しいZはフロントの開口部がかなり大きく見えますが、それがGT500化した際にアドバンテージになるといったような？

松村：GT500はクーリングボックスのサイズが規定で決まってしまっているので、グリルがあろうがなかろうが、じつはあまり関係ないのです。市販車の場合はまた話が違ってきますが。


NISSAN



M.Hirata


NISSAN

——なるほど。シェイクダウンを終えたというお話が先ほどありましたが、ドライバーのファーストインプレッションはいかがでしたか？

松村：まだ少ししか走っていないですし、セッティングの最中なのでいろいろなコメントがありましたが、あまり違和感は覚えなかったようです。

——初走行はいつどこで行ない、どれくらい走行したのでしょうか？

松村：初めてクルマをおろしたのは7月で、シェイクダウンとしてほんの少しだけ走らせました。マーケティング的な意味もあり、新型車をレギュレーションカテゴリーの途中で投入するにあたっては許可を申請し、2社からの合意もいただいたうえでの走行となったので、シーズンでもうGT-Rが走らないサーキットを走るという提案をしました。それが岡山で、時間もタイヤの数も制限されていたので、少しだけ走らせたようなかたちです。シーズンが終われば規定のなかでほかの皆さんと同じようにイコールコンディションでテストを行なうことができるのですが、それまでは今年戦っていたクルマにプラスとなるような開発はできないように制限されていました。

——開発の進捗状況はいかがですか？

松村：11月の終わりの時点では、ちょうど最終のクルマの骨格の設計が終わっているくらいの段階ですかね。これからテストを実施し、最終のエアロパーツにしていくような状況です。

——まさに開発のピークですね。お忙しいなか、ありがとうございました。

2022年 ニッサン／ニスモ GT500新時代突入

逆襲のZ

R35 GT-R GT500通算成績

参戦シーズン	14シーズン
参戦レース数	114戦
ポールポジション数	36回
優勝	41回
ドライバータイトル	5回（2008年、11年、12年、14年、15年）
チームタイトル	4回（2011年、12年、14年、15年）
表彰台独占	2回（2014年第3戦オートポリス、21年第3戦鈴鹿）



J.Goto

nismo CEO KATAGIRI TAKAO 片桐隆夫 Interview

1983年に日産自動車に入社。ヨーロッパなどで業務を経験した後、2005年にオーテックジャパンの代表取締役社長に就任。その後、日産自動車の副社長などを経て、16年にNISMOの代表取締役社長兼CEOに就く。過去にはZを所有した経験あり。

過去にもZがGT500クラスに参戦したことがあったが、当時はすでにGT-Rの生産が終了していた
今回はGT-Rがまだ“現役”という状況でのスイッチとなったが、その理由をニスモの長が語った

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：草皆茂則（Shigenori Kusakai）／石原 康（Yasushi Ishihara）／後藤 純（Jun Goto）
田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／NISSAN／SAN-EI

GT-RからZへ。ニッサン、そしてニスモはなぜGT500マシンを切り替えたのだろうか？ その理由について、ニスモ代表取締役社長兼CEOの片桐隆夫氏は、次のように説明する。

「ニッサンにとってのフラッグシップであるGT-RとZをプロモートするのは、そのクルマだけでなく、ニッサンブランドを高めることも目的としたことです。当然スポーツカーということで、モータースポーツとは切っても切れないものですが、今回Nissan NEXTという事業構造改革計画のなかで、Zを新型に変えるタイミングが来たものですから、それであれば最高峰のレースシリーズあるスーパーGTで、きっちりと最初から戦ってマーケティングやブランドの後押しをしようということで、Zにスイッチしようということになりました」

少し前から、GT-RからZにシフトするのではないかと噂されていたが、実際はいつごろから検討され始めたのだろうか？

「かなり計画的に、それなりの時間をかけて議論してきました。コロナ禍になる前か、もっと前だったかもしれません。市販車のZをいつ出すのかという商品計画は、当然すべて決まっていたので。オーテックが担当するニスモのマーケティングおよび商品企画部門や、ニスモのレース部門がどう考えているのかをニッサンに伝え、ニッサン側も同様にいろいろ考えていたので、最終的にはトップと相談しながら決めていったかたちです」

ここまで片桐社長の説明を聞く限りでは、マーケティング的な側面がやや強い印象を受けるが、もちろんチャンピオンに返り咲くためのマシンチェンジであり、ニスモのレーシング部門によるエビデンスにもとづく決定である。穏やかで冷静に見える片桐社長だが、じつはかつてご自身もドライバーとしてラリーに出場していた、生粋の「モータースポーツガイ」であり、負け嫌いである。

「GT500は3メーカーがワークスでぶつかり合っている、世界でも有数の激しい競争をしているレースカテゴリーで、やはりここで負けるわけにはいかないというのは、ニッサンとしては当然のことです。とにかく、出る以上は結果を残したい。それによってZのブランドイメージが上がり、その結果としてニッサンのブランドイメージ向上やビジネスに貢献することを目的としてやっているものですから。GT500のなかで競争力を高めていい結果を出したいと思っています」

Zの来季投入をアナウンスする少し前、ニッサンはスーパーGT今季最終戦富士が、GT-RニスモGT500にとってのラストレースになることを発表した。

「本当に大きな反響があり、あらためてファンの皆さまのご支持をありがたく思いました。『GT-Rをサポートしていただいて、いままで本当にありがとうございました』という気持ちでした。あと、クルマに対してもそうですね。いろいろあったけれど、たくさん勝ってくれたし、チャンピオンシッ

ニスモ社長がGT-Rへの感謝、そしてZへの愛を語る

変わらない想いを乗せて



S.Tamura



1998
PENNZOIL・NISMO GT-R



1994
CALSONIC SKYLINE

1996
ZEXEL SKYLINE



第1世代 1994〜2002

ここでは歴代のニッサンGT1／GT500マシンを、技術規則の世代ごとに分類して紹介していく。第1世代は1994〜2002年。ニッサンはおもにR32、R33、R34のスカイラインGT-Rで戦っており、それぞれモデルでドライバーズタイトルを獲得してきた。

1997
ZEXEL SKYLINE



1999
PENNZOIL・
NISMO GT-R





1995
CALSONIC SKYLINE

プも何回も獲得してくれました。ドライバーズタイトルは5回も獲っていますし。そういった意味で、本当に特別なクルマだったと思います。GT500に関してはバトンタッチとなりますが、GT・Rそのものが終わるわけではありませんし、我々としては非常に大切に思っているということを、皆さんにお伝えしたいですね。私にとってもGT・Rは、前のR34も含めてともに苦労しながら戦ってきた、本当に特別な存在です」

2年連続でGT・Rは最後までタイトル争いに残ったが、それでもかつてのようなシーズンを通しての強さはなかった。クルマをZに切り替えるにあたり、ニスモは状況をどう変えようとしているのだろうか？

「振り返ってみれば、14年間のなかでいい時もそうでない時もありましたし、とくに最近の新しいレギュレーション下では、ちょっと苦しかったことは確かです。ただ、苦しくてダメだったのかというと、そんなことはなくて、得意、不得意がはっきりしてしまったというのが正直なところです。ですので、得意科目はそのままに、不得意科目を得意にするというのをやらなきゃダメだと考えていますし、その使命がZにはあります。苦しみながらもいろいろなことを学ばせていただいたので、それを活かして進化しなければと。一番重要なのは、やはりどのサーキットでもクルマの競争力を発揮できるようにすることだと思っています」

Zを再びトップレーシングシーンへと復活させたその背景には、国内だけ



2004
XANAVI
NISMO Z



2000
LOCTITE・ZEXEL GT-R



2001
PENNZOIL ZEXEL GT-R



2002
Castrol
PITWORK
GT-R



2005
XANAVI NISMO Z

GT.N.2

2003〜2008

第2世代

第２世代は2003〜08年。車両の高速化に歯止めをかけるべく、ホイールベース間のフラットボトム化などの大幅な技術規則の改訂がなされた。ニッサンは2004年からZ33フェアレディＺをGT500に投入。このクルマは初年度から選手権を制する強さを見せた。



2003
XANAVI NISMO
GT-R



2007
XANAVI NISMO Z



2006
XANAVI NISMO Z

nismo
CEO
KATAGIRI
TAKAO
片桐隆夫
Interview

でなく、グローバルにおける訴求効果もどうやら期待しているようだ。

「GT-Rはプレミアムなスーパースポーツとして、アメリカでもヨーロッパでもすでに名前が知られていますが、さらなる広がりという意味ではZもあるのかなと考えています。だからGT500をZに変えたというわけではありませんが。とにかく、新型のスポーツカーを出すこの機会に、マーケティング的にモータースポーツも連動して変えていかなければいけないよねということです」

「これは私自身の考えですが、やはりニスモのビジネスやブランドをよりグローバル化するなかで、アメリカでの戦略構築においてZというのは強い味方だと思っています。ニスモブランドやニスモのクルマというのは、日本ではかなり浸透してきて台数も増えてきています。一方、海外に関しては知名度とブランドイメージは結構高いのですが、ビジネスという意味ではまだこれからです。フォーミュラEにはワークスとして参戦していますが、クルマそのものではレースをやっていませんし、そういった意味でニスモとしては、ニスモブランドをもっと国際化したいと考えていてます。そして、国際化するとなると、やはりアメリカなんです。アメリカでどうやって浸透させるのかというところで、Zというのはビジネス的にも非常



2008
XANAVI NISMO GT-R



2009
MOTUL AUTECH GT-R



2011
S Road MOLA GT-R

第3世代 2009~2013

カーボンコンポジット構造のモノコックを使用し、大排気量NAエンジン+FRというコンセプトの技術規則が導入されたのは2009年。しかしニッサンはこの「09規定」を08年に部分的に前倒しして導入、R35 GT-Rをデビューさせた。このマシンも初年度で戴冠を果たした。



2012
S Road REITO MOLA GT-R



2010
MOTUL AUTECH GT-R



2013
MOTUL AUTECH GT-R

に強いアイコンだと思っています」

　では、今後ZがGT500以外のカテゴリーに出てくる可能性はあるのだろうか？

「カスタマーレーシングの世界で、いまどのような広がりがあり、どのような可能性があるのかなど、ポテンシャルを見ながらですね。お客様の必要性が強ければ当然やっていきますし、その可能性は排除しません。市場であるとか、お客さまのニーズや期待値次第ですね。我々としては、少しでも多くのカテゴリーとは思っていますが」

　カスタマーレーシングの世界では、現在はGT・Rが主役を担っているが、それもやがてすべてZに置き換わるのだろうか？

「R35GT・Rが続く限り、R35GT・Rでレースをするのは我々としては当然使命だと思っています。では、いつまでR35でやるのかというのは、商品企画に関わる話なので私の口からは申し上げられませんが、R35GT・Rが存続する限りレースをできるようにしていきたいと考えています。まだまだ現役のクルマですから」

変わらない憧れ

　片桐社長の言葉には、Zに対する期待と同時に、GT・Rに対する特別な思いが感じられる。

「自分のクルマとして、R35GT・Rを買おうと真剣に考えていたこともあったのですが、最終的には断念しました。一方、Zは何台も所有したことがあるんです。S30、S130、そしてZ31。Z31はアメリカにいた時に乗っ



2014
MOTUL AUTECH GT-R



2016
MOTUL AUTECH GT-R



2017
MOTUL AUTECH GT-R

2015
MOTUL AUTECH GT-R



2014〜 第4世代

カーボンモノコックなどの共通パーツ化や2ℓ直噴4気筒ターボエンジンの導入など、DTMとの規則統一に向けての動きが本格化したのは2014年。ニッサンはR35 GT-Rで14、15年とシリーズ連覇を達成。近年は苦戦ぎみだったが、Zの投入で戦局は変わるか。



2020
MOTUL AUTECH GT-R



2021
MOTUL AUTECH GT-R



2018
MOTUL AUTECH GT-R



2019
MOTUL AUTECH GT-R

ていました。ニッサンのクルマが好きでニッサンに入ったわけですし、やはりZもGT・Rも憧れのクルマで、どちらも好きなクルマです。Zはホイールベースが短くて、乗っている位置はほとんどリヤタイヤの前。本当に面白い、いいクルマだなと思っていました。Zでスキーに行くと楽しかったですね。個人的には、ああいう走りに特化したクルマは絶対に無くしてはならないと思います。昔アメリカで、日本車がまだこれから出回るという時代に、こんなにすごいクルマを作ったんだなと、名を轟かせたのもよく分かります。そのZの新車が出るということですごく楽しみですし、いいクルマだと思います。ですので、スーパーGTでも『さすがZだね、さすがニッサンだね』と言われるように活躍したいですね」

最後にひとつ、質問を投げ掛けた。将来GT・Rが再び、スーパーGTを始めとするトップカテゴリーに戻ってくる可能性はあるのだろうか？　と。すると、片桐社長は次のように答えた。

「ニッサンにとってはZもGT・Rも重要なブランドであり、クルマであるわけですから、続けなければいけないと思っています。そして、ZとGT・Rが続く以上、モータースポーツと切り離して考えるわけにはいかないのは確かですから、当然、次の機会にはそういうことが起きなければいけないと考えますし、起きない理由は何もないと思います。ただ、いまはとにかくZで競争力を高めて、勝たなければいけないと思っています。もう、悔しい思いはしたくないですしね」

2021年シーズンのスーパーGTは富士スピードウェイでの最終戦をもって閉幕した。GT500クラスは、36号車auトムスGRスープラが今季初優勝でシリーズポイントを逆転。関口雄飛／坪井翔が初のGT500シリーズチャンピオンに輝いた。

　昨季からスーパーGTシリーズ公式スポンサーを務めるとともに、GT500全車に共通部品を供給する、ドイツのボッシュとしても、「GT500に参戦しているメーカー、チーム、ドライバーがイコールコンディションで戦えるよう、サポートすることが使命です」（ボッシュエンジニアリング株式会社 代表取締役 龍崎浩太郎さん）という今季開幕時の抱負のとおり、責務を全うした。サポートをスムーズに行なううえでとくに重要な業務が、レースに向けた、自動車メーカーやチームのエンジニアとの事前準備や、レースウイーク中の現地サポートである。

　ボッシュが供給するGT500共通部品は、エンジンコントロールユニット（ECU）、液晶ディスプレイ、高圧燃料ポンプ、インジェクターなど15種類以上におよぶ。開催コースや気候などコンディションの変化に合わせたセッティングの最適化は自動車メーカーやチームにとって重要な仕事のひとつで、ボッシュはそれに関わる机上での検証や解析のサポートを行なっている。

　レースウイーク中の現地サポートは基本的にトラブル対応がメインとなり、「上がってきたトラブルに対して『クルマが走り続けられるようにする』というのが最優先です」と話すのは、同社モータースポーツ部でエンジニアを務める清水暢昭さん。「トラブル検証のためのデバイスやハーネスも現場に持ち込み、不測の事態に備えています。たとえば、チームからシェアさせていただいたデータを使い、我々が持ち込んでいるデバイス上でトラブルの再現テストを試みることによって問題解決を図るといった具合です」。チームとドライバーがレースに集中できるよう、ハードとソフトの両面からサポートすることで、ファンの方々にエキサイティングなレースを楽しんでいただける環境の実現に寄与しているのである。

　こうして、スーパーGTファンのみ



‘Invented for SUPER GT’

Boschがサポートするスーパー GTの世界

Text：autosport web／auto sport
Photo：吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／Bosch／autosport web

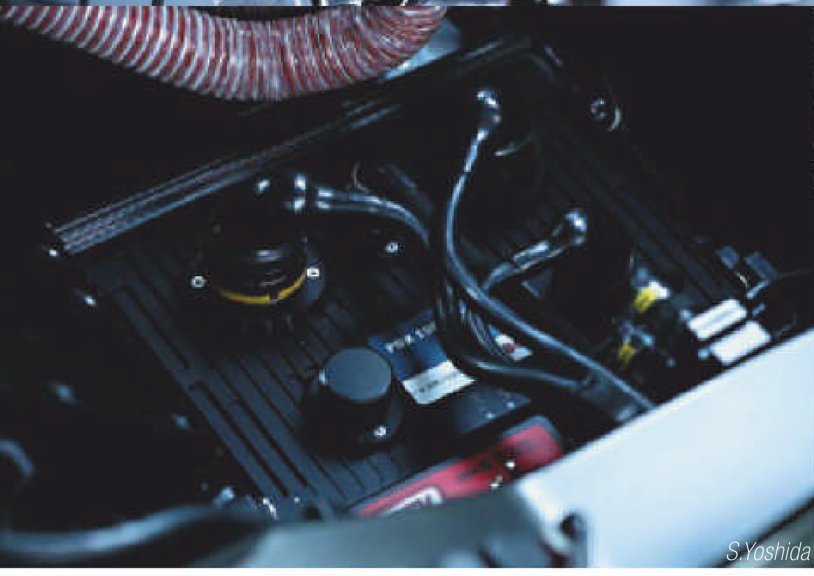




S.Yoshida



S.Yoshida



S.Yoshida



S.Yoshida

autosport web



GT500で使われているボッシュ製品

（左上）「マルチディスプレイ」は最大12ページにわたる表示が可能で、表示レイアウトもカスタムOK。3GB（＋1GB）のメモリを内蔵。データロギングもできる。（右上）「レース用エンジンコントロールユニット」（ECU）。高回転域を常用するレースでは計算負荷が高くなるため、量産車用ECUの3～5倍のポテンシャルを持つ中央演算装置（CPU）を備えている。耐震性や耐熱性も強化。（左下）車載電装品に供給される電気の中継点＆司令塔の「パワーボックス」。GTでよく見かけるシーンとしては、たとえばヘッドライトのパッシングの点滅パターンなどもこれで組み立てることができる。（右下）ワイパー関連はモーターがGT500共通部品。ブレード（ゴムの部分）は共通部品ではなく、チームが自由に選べることになっているが、GT500全車がボッシュ製を使用している。

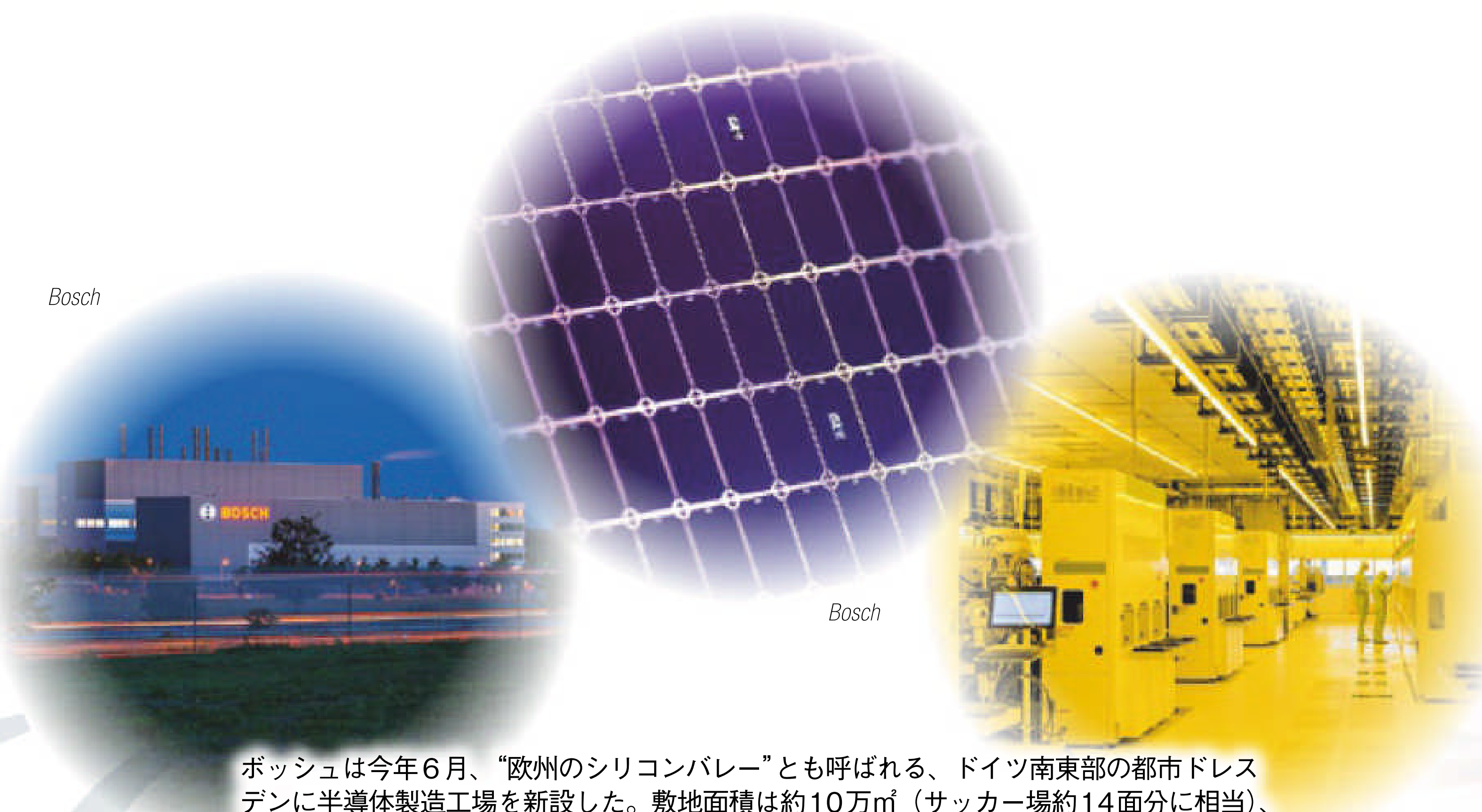
なさんには自動車関連メーカー／ブランドとしておなじみとなってきたボッシュだが、その事業領域は産業機器、消費財、エネルギー・ビルディングテクノロジーにもわたる世界的なテクノロジー企業グループであることをご存じだろうか。ボッシュはそれらの領域で常にトップランナーを務めてきたが、さらに先を走るべく、25年までにAI（人工知能）を自社の全製品に搭載、または開発や製造の面で活用していくことも目標に加えた。ボッシュのエレクトロニクス製品は90％以上がネットワーク化機能を装備し、使用感の向上や新サービスの基盤構築を図るなど、IoT（Internet of Things＝モノのインターネット）でもリードしてきた。ここにAIアルゴリズムを融合。さらに質と価値の高い製品の提供を目指す。たとえば、ドレスデンに新設した半導体工場では、AIアルゴリズムにより、ウエハ（半導体チップの材料）のほんのわずかな異常も検知可能となり、製造工程からの逸脱を速やかに修正できるようになった。展開が進めば、モビリティライフひとつをとっても、さらに安全、便利なかたちで我々もメリットを享受できそうだ。

S.Yoshida



テクニカルサポートにあたるボッシュ エンジニアリングのスタッフ。右から、代表取締役の龍崎さん、モータースポーツ部 アジア／パシフィック シニアマネージャーの河内洋文さん、同部エンジニアの清水さん、同じく水野舞夕さん。『ボッシュがサポートする「SUPER GTの世界」』はBosch JapanのTwitterとFacebookで公開中。最新回では若手エンジニアの水野さんの仕事ぶりをレポート！

Bosch



Bosch

Bosch

ボッシュは今年6月、"欧州のシリコンバレー"とも呼ばれる、ドイツ南東部の都市ドレスデンに半導体製造工場を新設した。敷地面積は約10万㎡（サッカー場約14面分に相当）、延べ床面積は約7.2万㎡におよぶ。この工場において、AIとIoTを高度に融合させた完全自動製造プロセスを構築。1日あたり約4,200万ページに匹敵するデータが生成され、AIによる分析を経て、製造プロセスや半導体の品質向上に活用される。すでに本格的な稼働が始まっており、おもに自動車用マイクロチップなどを製造。半導体に対する世界的な需要拡大に対応するため、2022年には生産能力のさらなる拡大が予定されている。



TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race 参戦レポート

KEEP THINKING TO WIN

RECARO RACING TEAM

戦いの流儀

挑戦の先に見えた、道筋を照らす光

自らの戦い方で厳しいレースに挑んだチームは来季につながるかけがえのない財産を手中に収めた

Text：清水雅史（Masashi Shimizu／モンキープロダクション）
Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

新たな体制で臨んだレカロレーシングチームの一年は、苦難の連続だった。名だたるトップドライバーが顔をそろえた舞台で、ワンメイクレースのスペシャリストたちと戦うことは、経験の浅いチームにとって長丁場を全速力で駆け抜ける感覚に等しいものがあっただろう。しかし、常にベストを尽くそうと努力を重ねても、ライバルチームが同じ場所にとどまっているわけではなかった。激しい戦いを制するため、周囲も当然のように先へ先へと進んでいたのだ。

富士スピードウェイで開催された第2大会は、初戦もてぎで手が届きそうに思えたライバルたちの背中が、すっと遠のいていくような結果に終わった。さらにSUGOにおいては次戦への道筋を描く糸口も見つからないほど打ちのめされてしまう。加速度を増していくライバルたちの背中を必死に追いかけるレースが続いた。しかし、結成当初から皆のまとめ役としてチームを牽引してきた佐々木孝太は、「もっとギヤを上げるんだ」と鼓舞するかのように岡山、そして十勝でがむしゃらな走りを見せた。

厳しい挑戦を続けるチームに新たに加わった小暮卓史は、このシリーズに必要とされる覚悟を深く理解していた。そんな小暮の参戦は、再びこの覚悟にチームを向き合わせることになった。経験のない市販車ベースのワンメイクレースという世界で、圧倒的な熱量を



N.Mitsuhashi



レカロレーシングチームでは、佐々木、小暮、井口の3人のドライバーそれぞれにひとりの担当メカニックが寄り添い、さらにスバルの正規ディーラーである富士スバルのスタッフが現場でメカニックをサポートする体制をとる。彼らのあいだにもレースを重ねるごとにより強固な信頼関係が生まれていった。どんなに苦しいレースが続いても、決してチームへのリスペクトを失わなかった彼らの存在は、今シーズンの挑戦を足元からしっかりと支えてくれていた。

N.Mitsuhashi

もってマシンの操り方を身体に染み込ませようと練習を積み重ねる小暮。そのひたむきさに、チームは動かされた。

佐々木がチームに放った覇気、小暮が突きつけた覚悟の意味、それらはチームに変化をもたらした。十勝では昨年このコースで優勝を飾った井口が、これまで以上に深くチームと話し合い、結果を求めようとした。すぐには成果を手にすることはできなかったが、井口は決してとどまることなく、さらに一段上のレベルでチームとともにマシンの完成度を高め、最終戦では今シーズン無類の強さを見せていたOTGモータースポーツの一角を切り崩し、3位表彰台という結果を残した。そこには苛烈な現実を突きつけられても、前へ進むことをやめなかったレカロレーシングチームの戦い方があった。それがけっして間違いではないことを、井口はその姿勢と走りでチームにはっきりと示したのだ。

ドライバーだけではない。戦いのなかでは、メカニックの意識にも大きな変化があった。レースを終えるたびに、ドライバーとのコミュニケーションはますますその密度を上げ、マシンの整備に対する積極性もより高まった。加えてメカニック同士の横のつながりはより強固なものになっていった。もはや急なドライバーの要望にも動じる気配は微塵もなく、必要とあればすぐさま全員でスムーズに作業を進めていく。ともに成長したいと、この挑戦に賛同してくれた富士スバルのスタッフも融け込み、しっかり役割を果たしている。そこにはドライバーの思いに応えようと全力を尽くす、このチームのありようを象徴する姿があった。

最終戦で、今シーズンの初表彰台を獲得したチームには笑顔があった、しかしチームのだれひとりとして、その結果に満足している者はいないようにも思えた。レースを終えた井口は控えめだがかみしめるように言った。「このチームの3人で表彰台に立ちたい」と。シーズンを戦い抜いたチームは、全員が同じ想いで、信じる戦い方を突き詰めようとしていた。レカロレーシングチームはこの挑戦の果てに見るであろう景色の、その輪郭をおぼろげながらにも確かに捉えたのだ。今シーズンの無謀とも思えるこの挑戦から得たものが、チームにとって勝利以上の価値を持つ財産となったことは間違いない。そして、それは必ず来季への道しるべとなるはずだ。

RECARO RACING TEAM
Rd.11 Race Result

No.906　RECARO 86 DL K　佐々木孝太選手
予選19位（2'04"050）、決勝レース14位
No.909　RECARO BRZ DL T　小暮卓史選手
予選31位（2'04"869）、決勝レース25位
No.988　RECARO BRZ BS T　井口卓人選手
予選4位（2'03"380）、決勝レース3位





Mercedes



Mercedes



Arabian Night Magic

F1

FIA Formula One World Championship

BATTLE SCENES 2021 Round 21

SAUDI ARABIAN GP

Photo : LAT ／ AlfaTauri ／ Mercedes ／ Red Bull

２戦連続でF1初開催のサーキットが舞台となった。『ジェッダ・コーニッシュ・サーキット』は超高速の市街地サーキットで、モンツァに次ぐ約253km/hもの平均速度を記録した。コーナリングで稼ぐフェルスタッペンと直線速度で勝るハミルトンの決勝レースは、２度の赤旗＆リスタートといった荒れ模様の展開も手伝って、見応えをとおり越し、観る側にも疲労感をもたらすほどの激戦だった。

Red Bull

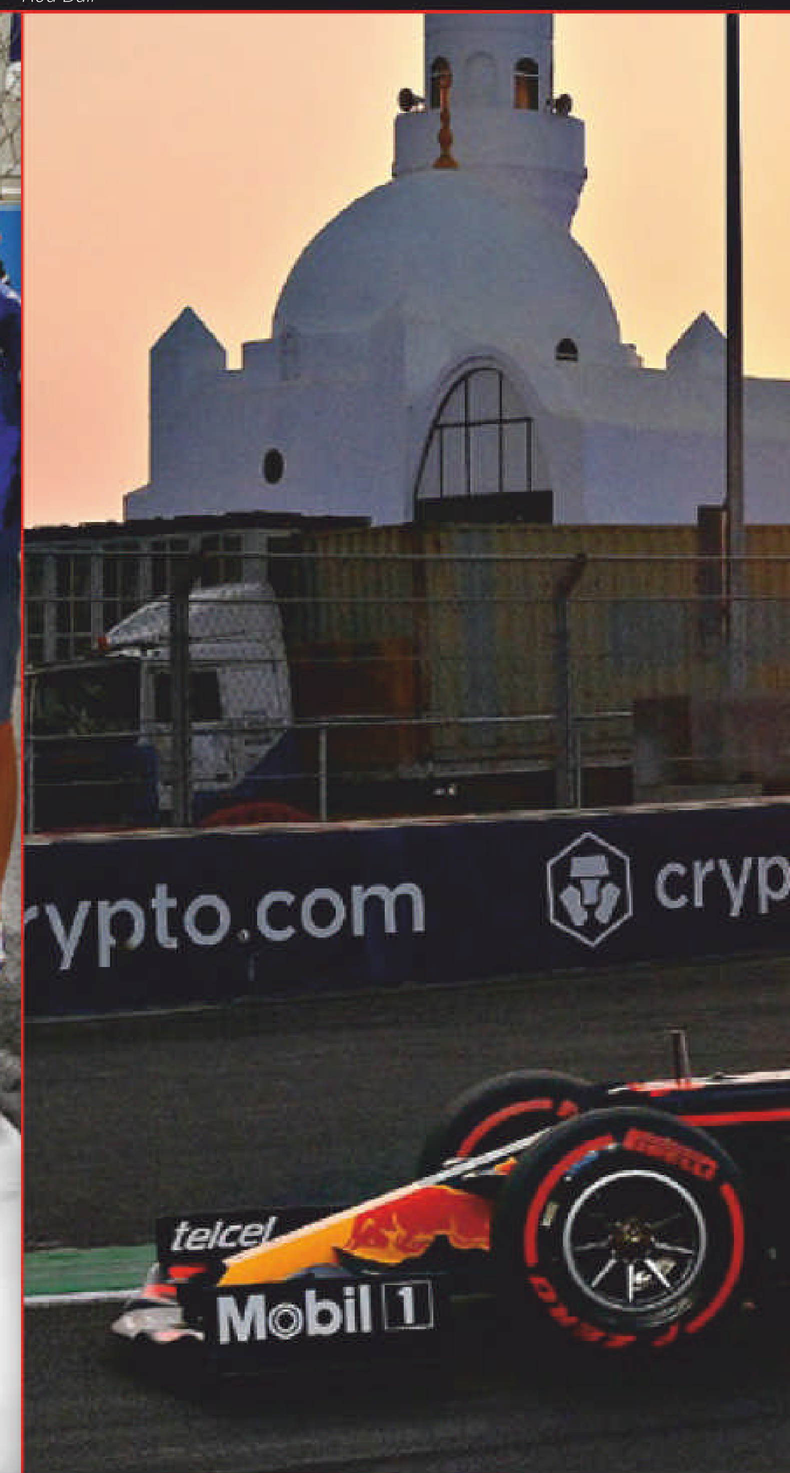



LAT

Mercedes



Red Bull



決勝前にサー・フランク・ウイリアムズの逝去を悼み、ドライバーと関係者による１分間の黙祷が捧げられた。またレコノサンスラップ終了後には、1980年仕様のFW07がコースを１周した。FW07にはサウジアラビア国営航空『サウディア』がスポンサーについていたこともあり、追悼ランの責務を担った。現行マシンFW43Bにも彼の名前が記され、ドライバーらは喪章をつけてレースに臨んだ。



LAT

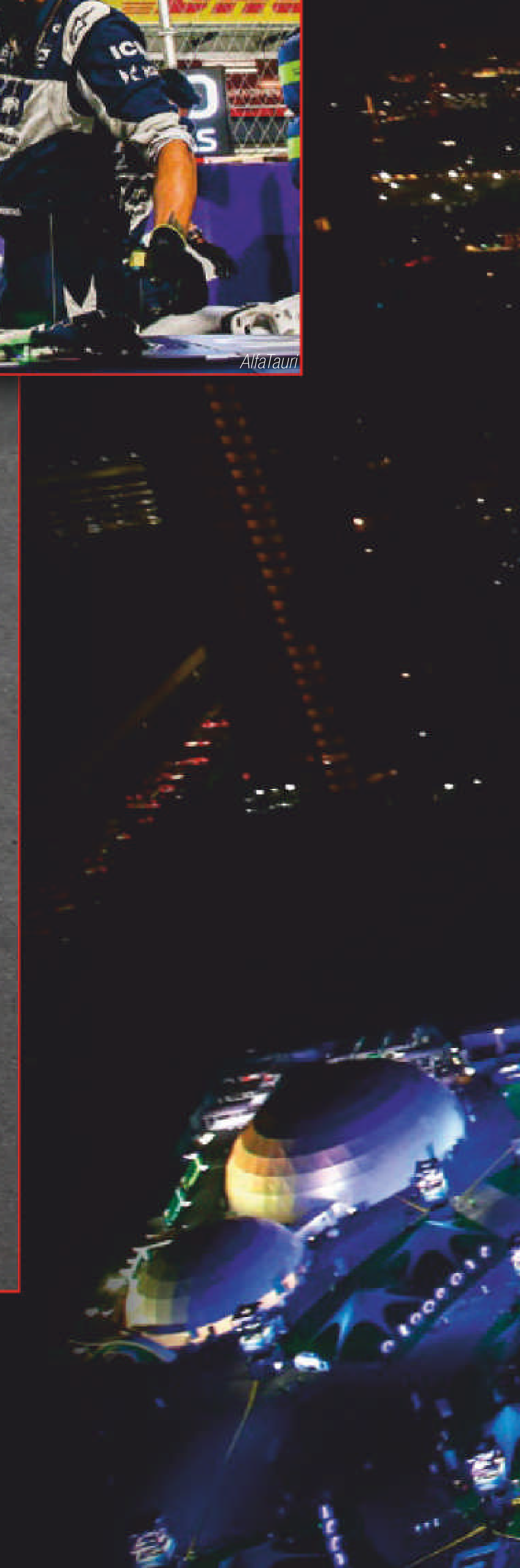


AlphaTauri



ミック・シューマッハーのクラッシュで、上位勢ではフェルスタッペンを除く各車がピットへ。その後13周目に赤旗掲示となったためピットイン組は割りを食う格好に。そのひとり、アロンソは「ピットインを選んでいい位置につけた。うまくいけば５、６位だった」と裁定決定の遅さやVSCの判断に疑問を呈した。チームメイトのエステバン・オコンが４位に入り、製造部門でアルファタウリを引き離した。

LAT



SAUDI ARABIAN GP

同点決戦、アブダビへ

2度の赤旗中断に度重なる審議
フィジカル&メンタル消耗戦をハミルトンが奪取

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT／Mercedes／Red Bull





LAT

ここ数戦、なかなかハミルトンを援護できずにいたボッタスだったが、スタートで出遅れることなく、ゴール直前に3番手のオコンをかわし完璧なサポートを披露。コンストラクターズランキングでRBに28点差をつけた。

Rd.21 サウジアラビアGP リザルト
●12月5日（日）決勝　●6.174km×50周=308.45km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	50	1
2	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	50	3
3	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	50	2
4	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	50	9
5	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	50	11
6	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	50	6
7	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	50	4
8	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	50	15
9	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	50	10
10	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	50	7
11	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	50	18
12	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	50	16
13	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	49	13
14	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	49	8
15	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	49	12
	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	44	17
	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	14	5
	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	14	20
	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	14	14
	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	8	19

ドライバーズランキング
（第21戦終了後）

順位	ドライバー	ポイント
1	M.フェルスタッペン	369.5
2	L.ハミルトン	369.5
3	V.ボッタス	218
4	S.ペレス	190
5	C.ルクレール	158
6	L.ノリス	154
7	C.サインツ	149.5
8	D.リカルド	115
9	P.ガスリー	100
10	F.アロンソ	77
11	E.オコン	72
12	S.ベッテル	43
13	L.ストロール	34
14	角田裕毅	20
15	G.ラッセル	16
16	K.ライコネン	10
17	N.ラティフィ	7
18	A.ジョビナッツィ	3
19	M.シューマッハー	0
20	R.クビサ	0
21	N.マゼピン	0

フェルスタッペンが優勝を逃し、ペレスはリタイア、角田もペナルティを受けてしまい、ホンダ勢が精彩を欠くなか、ガスリーは「週末のパフォーマンスは素晴らしかった」と予選順位を守る走りで6位入賞を果たした。

コンストラクターズランキング
（第21戦終了後）

順位	ドライバー	ポイント
1	メルセデス	587.5
2	レッドブル	559.5
3	フェラーリ	307.5
4	マクラーレン	269
5	アルピーヌ	149
6	アルファタウリ	120
7	アストンマーティン	77
8	ウイリアムズ	23
9	アルファロメオ	13
10	ハース	0

最初のSC時にボッタスがピットイン待ちでスロー走行。激怒したフェルスタッペンはステイアウトする。直後に赤旗が出たためフェルスタッペンがトップに躍り出る。そのままレースが進行すれば勝利は固かったか……。



Red Bull

メルセデスはスタートでワン・ツー態勢を築き戦略的に優位に立ったかに見えた。9周目にSCが入ったタイミングで２台ともにタイヤ交換を行なったあとに赤旗中断。コース上のトップはフェルスタッペンに替わりハミルトン・メルセデスにとって万事休すかと思われた。だがそこから目まぐるしく展開が移り変わり、ハミルトンが勝利を引き寄せた。1974年も同点で最終戦を迎えエマーソン・フィッティパルディが戴冠。08年にはわずか１点差でハミルトンがタイトルを手にしている。



LAT

「速さは足りなかった。でも2位はうれしい」

チェッカー後の無線ではそう語っていたマックス・フェルスタッペン。しかし表彰式では笑顔もなく、シャンパンファイトに興じるメルセデスのふたりを尻目に、ステージ裏へと姿を消していった。

予選のフェルスタッペンは、まさに圧巻だった。終了1分前、Q3最後のアタックで、ルイス・ハミルトンが暫定ポールの座をフェルスタッペンから奪い獲ると、すかさずセクター1、2で全体ベストをたたき出し、この時点でハミルトンに対し0・2秒のリードを築いた。最終区間でも勢いは衰えず、最終コーナー進入の瞬間に車載カメラが映し出したダッシュボード上の表示によれば、自身のベストタイムを0・41秒上回っていた。しかしブレーキングでわずかに左フロントをロックさせたフェルスタッペンは、立ち上がりで膨らんでアウト側のバリアにヒット。バルテリ・ボッタスにも先行され、3番グリッドが確定した。

それでも予選後のフェルスタッペンは「僕らが速いのは分かっているから、レースではメルセデスにいい一撃を与えることができると思う」と、レースでの巻き返しを誓っていた。

だが結論から言えば、決勝レースでのフェルスタッペンに予選時のような圧倒的な速さはなく、絶好のタイミン

SAUDI ARABIAN GP



アグレッシブさが目立ったマックス“劣る”自覚があったのではないだろうか

グでの赤旗中断という幸運を完全に引き寄せることもできずに、ハミルトンの後塵を拝する結果となった。

最初の波乱は9周目。ミック・シューマッハーのクラッシュだった。車両撤去のためにセーフティカーが導入されると、1・2を形成していたメルセデス2台がともにピットに向かい、ハードタイヤに交換した。残り40周前後を、ノンストップで走り切る戦略だ。

フェルスタッペンはステイアウトを選択し首位に立った。競技長のマイケル・マシは事故処理に時間がかかると判断し、レースは13周目に赤旗中断。赤旗中のタイヤ交換は自由であり、フェルスタッペンは労せずして首位をキープしながら、ハードタイヤに交換することができた。

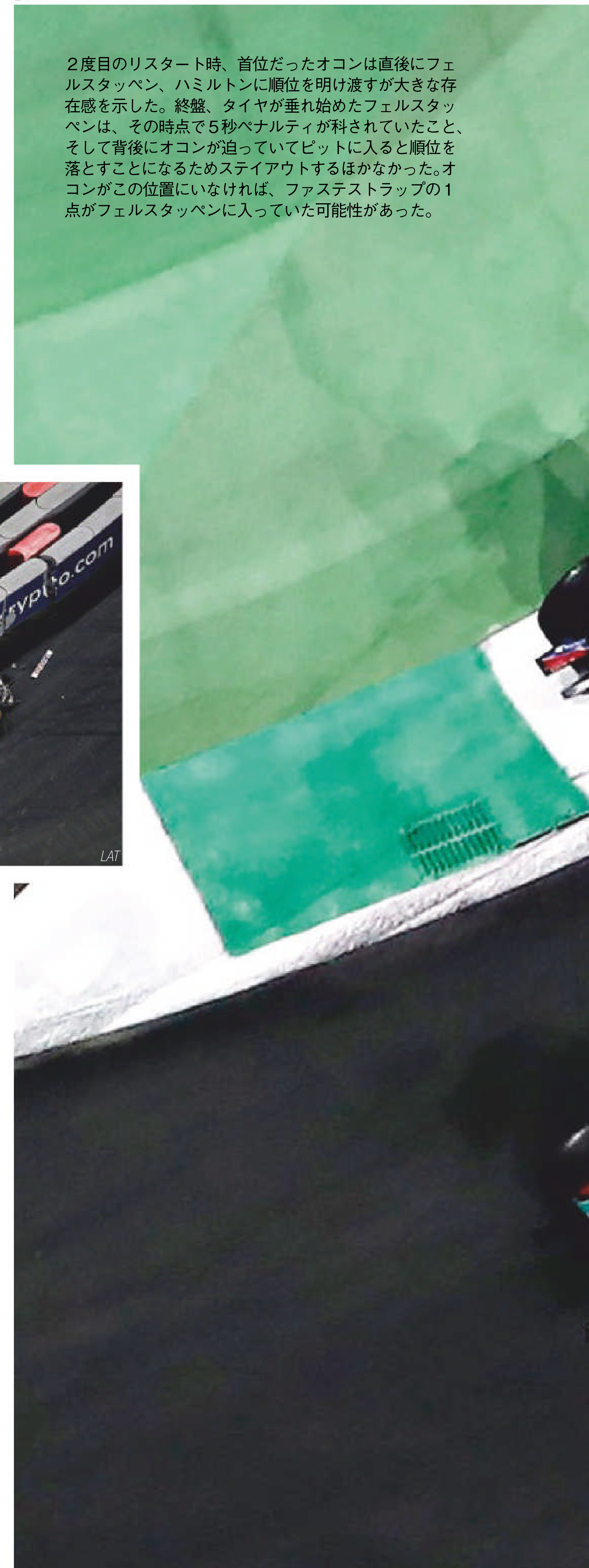
しかし再スタート時のフェルスタッペンの加速は鈍く、イン側のハミルトンがターン1のブレーキングで前に出た。ランオフにはみ出したフェルスタッペンはターン2をショートカットしながら先頭でコースに復帰。前をふさがれたハミルトンはエステバン・オコンに先行され、3番手に後退した。

その直後にセルジオ・ペレスがクラッシュ。後続の玉突き事故も起き、二度目の赤旗中断となった。ここでマシ競技長はハミルトンに順位を戻すかどうかの選択肢をなぜかレッドブルに与え、オコン、ハミルトン、フェルスタッペンのグリッド順で落ち着いた。

1回目のリスタートの反省から、スタートダッシュ重視のミディアムを履いたフェルスタッペンは、ターン1の

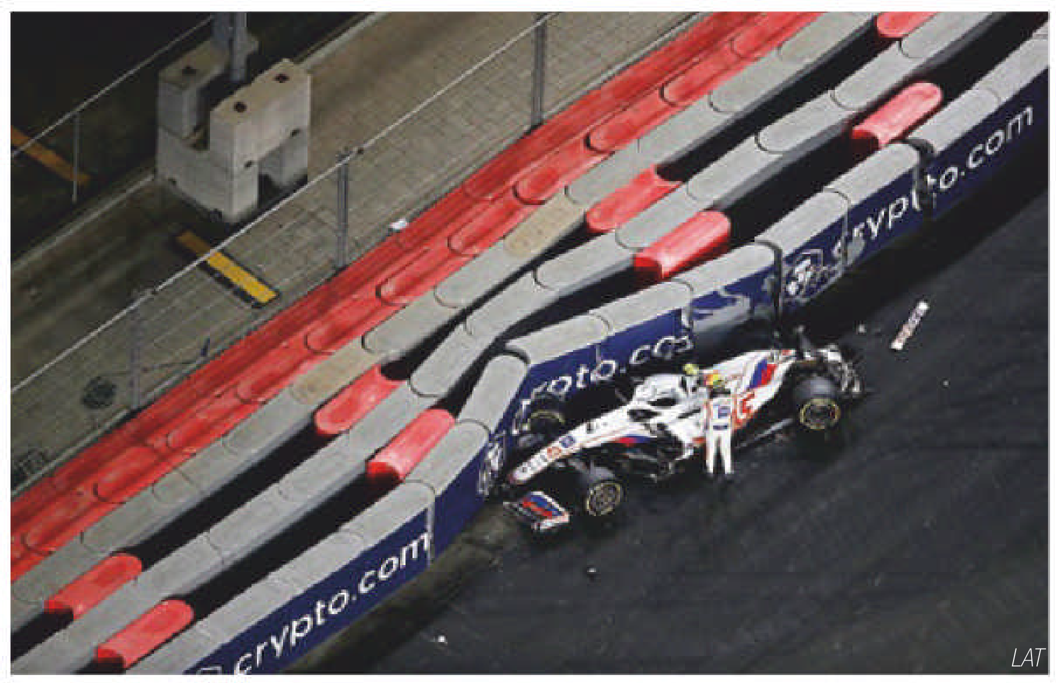


LAT



LAT

２度目のリスタート時、首位だったオコンは直後にフェルスタッペン、ハミルトンに順位を明け渡すが大きな存在感を示した。終盤、タイヤが垂れ始めたフェルスタッペンは、その時点で５秒ペナルティが科されていたこと、そして背後にオコンが迫っていてピットに入ると順位を落とすことになるためステイアウトするほかなかった。オコンがこの位置にいなければ、ファステストラップの１点がフェルスタッペンに入っていた可能性があった。



LAT



LAT

シューマッハーのクラッシュでSCが出たのちに赤旗中断。リスタート直後のターン３では、ペレスがガスリーとルクレールに挟まれ一度は前に抜け出たものの、左リヤがルクレールの右フロントに接触。後続のジョージ・ラッセルとニキータ・マゼピンもこのアクシデントのあおりを受けてしまい２度目の赤旗中断となった。セバスチャン・ベッテルら５台がリタイアとなった荒れ模様のレースにあって、リカルドは11番手スタートから５位まで順位を上げた。



LAT

攻防で2台に先行し首位を奪い返した。ハミルトンもすぐにオコンをかわし、そこからは上位2台が異次元の速さで最速ラップを更新し合う。

　とはいえハミルトンのペースは明らかに勝っており、36周目のターン1でフェルスタッペンは再びコースアウトしながら首位をキープ。ペナルティを懸念し順位を譲ろうとしたフェルスタッペンは、ターン26で急減速。ハミルトンは反応できずに接触してしまう。

　再び42周目に首位を譲ったフェルスタッペンは直後に抜き返すが、次の周に再度ハミルトンを先行させた。そこからはタイヤが垂れ、ハミルトンが独走状態に入る。ターン2の攻防とターン26の急制動で計15秒のペナルティを科されたフェルスタッペンは、22秒の大差をつけられ2位に終わった。

　フェルスタッペンのドライビングは、たしかにアグレッシブさが目立った。それはマシンの戦闘力において、メルセデスに〝劣っている〟という自覚からくるものだったのではないだろうか。ブラジル、カタール、そしてサウジアラビアでのハミルトンは、予選でも決勝でも速さがあり3連勝を果たした。

　タイトルを争うふたりが同ポイントで最後の1戦を迎える状況は、長いF1の歴史でもわずかに数戦。最終戦アブダビはより高速に、より抜きやすいレイアウトにすべく、コースの大幅改修が施された。コース特性的には、直近3戦のキャラクターに近づいたという見方もできる。ここまでの嫌な流れを、レッドブル・ホンダは果たして断ち切ることができるだろうか。



YUKI TSUNODA

Moments of the Peaks 11

Photo & Report：熱田 護（Mamoru Atsuta）
まとめ：田中康二（Koji Tanaka ／本誌）

Round 20 Qatar GP ＞ Qualify : 8th ［Grid : 8th］ Final : 13th

熾烈さを増すアルピーヌとの戦い

メキシコ、ブラジルから続くシーズン終盤の３連戦。その最後のレース、カタールへとやって来た。首都ドーハのハマド国際空港を乗り継ぎで使用したことはあったけど、これまで一度も入国したことはなかった。木曜日にコースを歩いて感じたのは「起伏がなくフラット」で「エスケープゾーンが異常に広い」（つまり写真を撮りづらい）こと。そんなカタールの週末、アルファタウリは走り出しから好調で角田裕毅選手は予選８番目につけた。ガスリー選手に至っては表彰台を狙える２番手グリッドからのスタートで、チームとしての大量得点を期待させてくれていた。ところが、決勝が始まると２台ともにペースを失い低迷。その流れはコンストラクターズ選手権５位を争うアルピーヌとは対照的だった。残り２戦を残したところで25点にまで広がってしまった２チームの差。アルファタウリがチーム史上最高位である５位を勝ち獲るためには角田選手の働きがいままで以上に重要になる。



SPECIAL PHOTO GALLERY
写真家 熱田 護 30年目のグランプリ

大串 信の 私見聞録

GT500GT-Rが退役。急激に変化しつつあるスポーティーカーのあり方

居なくなって気づく、存在の大きさ

Text : 大串 信 (Makoto Ogushi)　Photo : 森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

スーパーGTシリーズ最終戦の直前、たまたまSNSを眺めていたら、元ニスモ総監督、現ニスモ・アンバサダーの柿元邦彦さんが「R35GT-RのGT500参戦最後のレース」である旨をつぶやいているのが目に入って、ギョッとした。

今季限りでニッサンのGT500競技車両のベースがR35GT-Rから別の車種に変更されることは知っていたが、以前R34型GT-Rが生産中止になって一時期ベース車両がZ33型フェアレディZに切り替わったときのように特別意識はしていなかった。ただ、考えてみれば当時はあくまでも一時的な措置であって、ゆくゆくは次期GT-Rに戻るとアナウンスされていた。でも今回は違う。いまのかたちの、ガソリンを燃やして走るGT-Rは現行R35型が「最後」になってしまうのではないかとささやかれているところなのだ。柿元アンバサダーのつぶやきを見て、突然その現実を突きつけられたような気分になった。

というわけで、シリーズ最終戦の取材には、いつもとは少々違う気分で臨んだ。というのも、GT-Rはある意味僕をレース業界に引き込んだクルマだからである。

僕は中学生時代、初めて友人に連れられて訪れた富士スピードウェイの30度バンクでスカイラインGT-Rが走るのを見て痺れ、モーターレーシングのファンになった。30度バンクと言っても近ごろのレースファンには通じないのかもしれない。いまの富士スピードウェイに行くと、１コーナーの先、ショートサーキットを囲むように残っているコンクリートの壁が、その昔使われていた第１コーナー、いわゆる30度バンクの遺跡である。

下から見上げると壁のように見える30度バンクを駆け抜けた競技車両は、いまのショートサーキットの最終コーナーあたり、当時須走落としと呼ばれた高速コーナーまで駆け下りＳ字コーナーを経て、いまのコカ・コーラコーナーへ合流する。この須走落としのアウト側にあたる土手に、その昔は観客席とは呼べないような観覧エリアがあった。全開でバンクを駆け下りてくる競技車両と観客を隔てるのはただの金網で、まともなランオフエリアもなかったから、よく言えば迫力満点の特等席、悪く言えば肝試しをする崖っぷちのような場所だった。

いまでも思い出すのは、ここの金網越しに見た、高橋国光さんが操るKPGC10型スカイラインGT-Rの姿である。金網のちょっと先で、GT-Rの前輪はピクピクと動き続けていた。高橋さんはカウンターを当てながらあの超高速コーナーを駆け抜けていたのだ。

「なんだ、これは？　この人たちは何をやっているのだ？」と中学生だった僕は仰天した。それは非日常にもほどがある、想像を絶する世界の出来事だった。でも、だからこそ少年は魅力を感じ、興味を覚えてその世界に近づいていったのだろう。

一時期生産が途絶えていたGT-Rが復活したのは1989年のこと。僕はすでにモーターレーシングに関わる原稿を書いて暮らしていたから、あえて言うならば“中の人”として「お帰りなさい」とR32型として現れたGT-Rを迎え、取材対象としてドップリと付き合うことになった。そしてそれ以来、GT-Rは常にサーキットの第一線で活躍し始めた。とくに全日本GT選手権からスーパーGTまで一連のレースはほぼ全戦取材してきたし、その戦いぶりを眺めてきた。もはやGT-Rは僕にとってそこにあって当たり前、日常の一部になっていた。

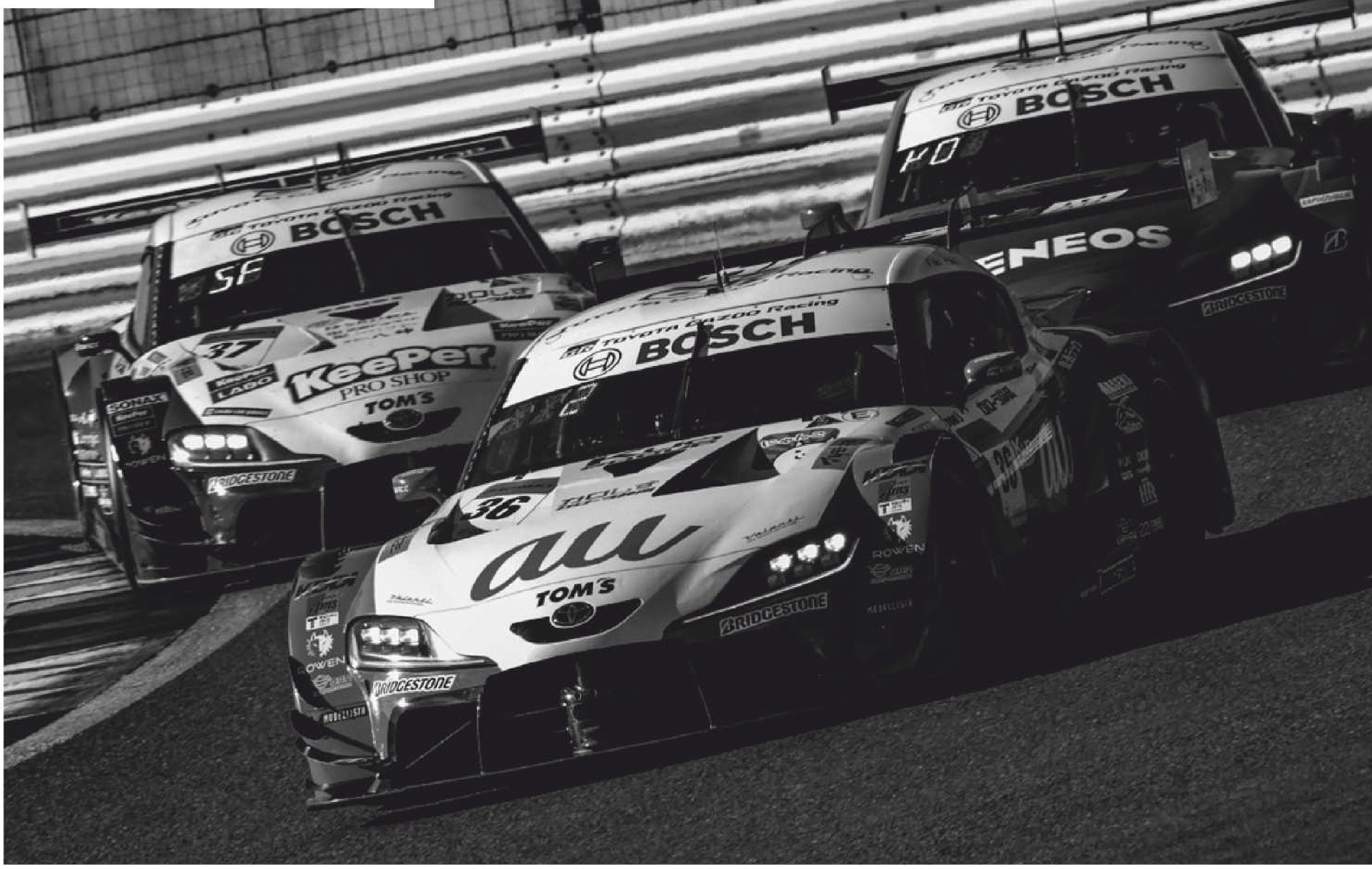
だからこそ、柿元アンバサダーのつぶやきを見て「え？　今回で最後？」と目が覚めるような気になったのだった。考えてみれば現行のGT500は、皮を剥いだら量産車両の面影も見当たらない別物であり、GT-R成分は限りなく薄い。とはいえ、それでも僕にとってはあくまでもGT-Rなのだ。自分が、競技車両のベースに過ぎない“モノ”に対してこんな思い入れをしているということにあらためて驚いた。

残念ながら昨年来、GT500でのGT-Rは苦戦がちだった。今回のレースでも、予選、決勝とも目立った活躍をしないまま終わってしまった。レースが終わった後、僕はプレスルームでこの原稿を書いているが、すでにチームの撤収は終わっており、当然GT-Rの姿はない。なんだかサヨナラも言えないまま別れてしまって「あれっ？　これで終わり？　もう会えないの？」と、身のまわりに居なくなってから恋人の存在の大きさに気づくバカヤロウになったような気分がする。

これは、GT500GT-Rに限った話ではないのだろう。いま、スポーティーカーのあり方は急激に変化しつつある。当然モーターレーシングのかたちも変わっていく。富士スピードウェイで危なくて豪快な非日常の世界に触れ、その後の人生をねじ曲げてしまった少年は、何十年か後にその世界がこんなかたちで大きく舵を切っていくことなどそれこそ想像もしていなかった。FIA-GT3としては走り続けるとはいえ、GT-RがGT500の最前線から退役するのは、そういう変化の象徴なのかもしれない。ある意味、時代遅れのオマエが生きる時代はもう終わりだよと神様に言い渡されているような気もする。でも小声でつぶやかせてもらってもバチは当たらないと思うのでつぶやく。「ホントに……つまんねえ」。



絶対に1勝をという意気込みで最終戦に挑んだau。スタートを担当した関口雄飛が４番手グリッドから鬼神の走りを見せ、リスタート直後の13周目に同門対決を制しエネオスからトップを奪った。



M.Hirata

GRスープラ勢がトップ5独占! スタンレーはまさかの不運に泣く

今季初勝利のauが大逆転で王座を手に

前年に引き続き富士スピードウェイを舞台に開催されたタイトル決定の天王山となる最終戦。

その決勝は土曜日の予選に続き天候に恵まれ、13時のフォーメーションラップを前に気温13度、路面温度22度というコンディションとなりレーススタートを迎えた。

全15台がグリッドを離れると4番手グリッド発進のａｕトムスGRスープラが仕掛け、キーパー トムスGRスープラをパスして3番手へ。さらにダンロップコーナー立ち上がりで2番手のスタンレーNSX・GTに並びかけると、サイド・バイ・サイドのまま13コーナーアウト側から前に出る。

続くラップではキーパーが1コーナーでスタンレーを刺し、僚友に奪われたポジションを取り戻そうかという勢いを見せる。

すると3周目の最終コーナー。後方から追い上げを見せていたアステモNSX・GTが、混戦状態からカルソニック インパルGT・Rのインに飛び込み接触。ヒットされたカルソニックはさらにアウト側にいたウェッズスポーツADVAN GRスープラを巻き込んでスピン。3台は後続車両のラインも塞ぐ格好でストップしてしまう。

その後アステモとカルソニックは再スタートを切るも、アステモは1周をスロー走行しピットへ。カルソニックは右ヘッドライトを失った状態で走り続ける事態となる。

7周目、GT300クラスのアクシデントで車両回収が必要との判断からセーフティカー（SC）が導入されると13周目からリスタート。この機会を虎視眈々とうかがっていたａｕは、1コーナーへの加速勝負でトップのエネオスXプライムGRスープラに車速を合わせると、ブレーキングで完全にインを抑えてオーバーテイク。さらにキーパーもこの流れに続き、100Rでエネオスのアウトを取るとヘアピン進入でインを奪い2番手に浮上する。

レース距離が3分の1を過ぎると、22周目にまずはスタンレー、ARTA NSX・GT、クラフトスポーツ モチュールGT・Rらが最初にピットへ。

続く周回ではエネオス、25周目には首位のａｕもピット作業を行なった。

27周目に暫定首位となったキーパーがピットインすると、29周目にはエネオスが前に出て実質2番手を取り返すことに成功する。

32周目には全車がピット作業を完了。これでａｕを先頭にエネオス、キーパーとGRスープラがトップ3を占める展開に。

この時点で5番手のZENTセルモ

S.Yoshida



2017年のチーム監督就任以来初のチームタイトル獲得となった伊藤大輔監督。「第2戦で止まったこと以外、ほぼ我々のなかではミスがなかったシーズンだったと思っている」と今季の戦いを振り返った。

Text : auto sport web　Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／吉田茂信（Shigenobu Yoshida）

QUALIFY REPORT

エネオスが脅威のレコードタイムをマークし タイトル獲得に望みを繋げるポールを奪う

気温10度、路面温度12度とGRスープラ勢がトップ３を独占した公式練習時より、わずかに路面温度が低下するなかで開始されたQ1。ここではスタンレーが１分26秒フラットというタイムをマークしてトップに。２番手にZENT、３番手にはデンソーとGRスープラ勢が続いた。タイトル候補となっていたアステモとカルソニックはQ1敗退を喫してしまう。続くQ2は各車計測５周目からアタック合戦が本格化し、Q1トップだったスタンレーが１分25秒867というタイムで再び首位に。このスタンレーにキーパーが続いてこれでフロントロウ確定かと思われたが、エネオスの山下健太が計測６周目に１分25秒764というレコードタイムをさらに塗り替えるスーパーラップを披露してポールポジションを獲得。戴冠に望みをつなげる貴重な１ポイントをゲットした。以下２番手にはスタンレー、３～４番手にはキーパー、auとセカンドロウをトムス勢が占めるという予選結果になった。

M.Hirata



Q2のアタッカーとして見事な走りを見せコースレコードをマークし、ポールを決めた山下。Q1でのセット変更、さらにQ1を担当した大嶋和也によるマシン評価やウォームアップの仕方についてなどのフィードバックが最速タイムへの追い風ともなった。

K.Masuda



T.Moriyama





M.Hirata



T.Moriyama

1 ホームの富士戦で表彰台を独占したGRスープラ勢。関口とともに初タイトルを手にしたauの坪井翔はこれがGT500初優勝。2 来季からの参戦車両変更が発表され、この富士戦がラストレースとなったGT-R勢だったが結果は振るわず。最上位はモチュールの7位に。その後方、8位となったクラフトスポーツはピットストップ直後には一時auの背後まで迫るも徐々に順位を落としてしまった。3 アステモはスタートからリヤタイヤの温まりが悪くポジションダウン。その遅れをリカバリーするべく追い上げ、カルソニックとバトルを繰り広げていた最中に接触。タイトル獲得への望みが絶たれてしまった。4 カルソニックもアステモと同じくチャンピオンの可能性は残っていたが、２度の接触とペナルティによってその権利を失った。

スープラにも挟まれ、ホンダ勢単独で4番手を行くスタンレーは淡々としたペースで〝タイトル防衛〟に向け周回を重ねていく。

その後方では40周目を境に6番手争いでフタをしていたクラフトスポーツをモチュール オーテックGT-R、デンソー コベルコ サードGRスープラ、ARTAが立て続けに仕留める。

その集団内で力強いレースペースを見せたのがARTAで44周目にデンソー、46周目にはモチュールをパスし6番手まで順位を上げた。

そんななか、ホームストレート上のデブリによってフルコースイエロー（FCY）が宣言されると、解除後の51周目に大きなドラマが待ち受ける。

GT300でタイトル争いを展開する車両同士のバトルにより、ARTA NSX GT3が1コーナーでスタンレーに接触。これで右フロントを破損したスタンレーはなんとかピットまでマシンを運び修復作業に入ったものの、連覇にいきなりの暗雲が立ち込める。

このアクシデントの直前にキーパーがエネオスを捉えて2番手に浮上。さらにスタンレーの脱落で4番手がZENT、5番手にARTAと変わり、ARTAが逆転王座に向け3番手まで挽回できるかが終盤の焦点に。

しかし62周目の1コーナーで1度はパスしていたデンソーにかわされARTAは6番手へとダウン。

これで2021年の雌雄は決し、auがシーズン初優勝を飾ると同時にランキング5位からの大逆転でシリーズチャンピオンを獲得した。



N.Mitsuhashi

首位を走行の埼玉トヨペットGBスープラが終盤で脱落

シンティアムGRスープラが富士戦で2連勝!

5月に開催された第2戦以来、半年ぶりのスーパーGT開催となった富士スピードウェイ。最終戦となる第8戦は全車がノーウエイトで挑むほか、タイヤ4輪交換が義務付けられたことから、タイヤ無交換、タイヤ2輪交換といった作戦が展開できなくなったことで、コース上でのポジションアップが大きな鍵となる一戦となった。

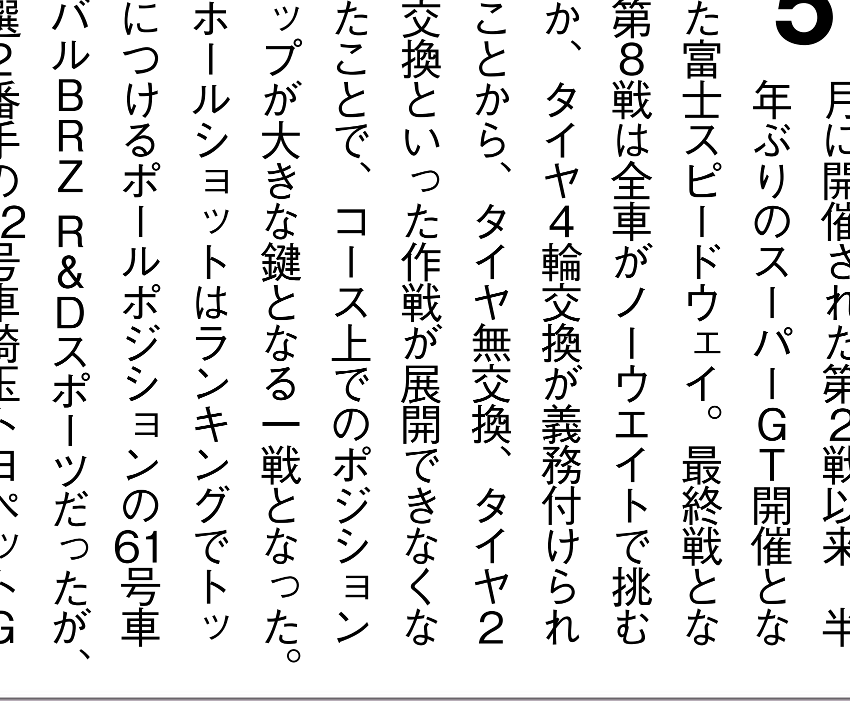
ホールショットはランキングでトップにつけるポールポジションの61号車スバルBRZ R&Dスポーツだったが、予選2番手の52号車埼玉トヨペットGB GRスープラGT、同3番手の60号車シンティアムLMコルサGRスープラGT、同4番手の88号車JLOCランボルギーニGT3が0・4秒以内の僅差で隊列を形成し、オープニングラップを消化した。2周目にはシンティアムスープラの川合孝汰が埼玉スープラの河野駿佑をかわして2番手に浮上。この激しい2番手争いを尻目に、スバルBRZの井口卓人が後続を引き離しにかかるも、7周目に87号車グランシードランボルギーニGT3と7号車スタディプラスBMWが接触、スタディBMWがコースサイドにマシンを止めたことでSCが導入されたことから、スバルBRZが築いた約2秒のギャップは一気に縮まることとなった。

12周目にリスタートを迎えると、トップのスバルBRZと2番手のシンティアムスープラが僅差で周回を重ねた。そんななか、19周目に3番手の埼玉スープラがアンダーカットを狙って真っ先にピットインを敢行した。

一方、テール・トゥ・ノーズのトップ争いを繰り広げたスバルBRZとシンティアムスープラは、22周目、TGRコーナーでシンティアムスープラの河野がオーバーテイクに成功した。その直後からペースが落ち始めたスバルBRZは27周目にピットインを行なうと続く28周目にはシンティアムスープラもピットイン。停止時間で約4秒も早いこともあってシンティアムスープラがBRZを抑えてコースに復帰した。

しかし、冷えたタイヤを履いたシンティアムスープラの吉本はTGRコーナーでコースオフ。その間に埼玉スープラの吉田が先行し、実質のトップに浮上した。これに対してペースの上がらないスバルBRZの山内英輝は、65号車レオンピラミッドAMG、4号車グッドスマイル初音ミクAMG、88号車JLOCランボルギーニの先行を許したことで実質6番手まで後退。42周目にはランキング3位につける55号車ARTA NSX GT3と同2位につける56号車リアライズ日産自動車大学校GT・RがスバルBRZの3・5秒

T.Ogasawara



第2戦の富士を制したシンティアムLMコルサGRスープラGTが今大会も安定した走りを披露。河野→吉本のリレーで今季2勝目を獲得し、ランキング3位で2021年をフィニッシュした。

Text : autosport web　Photo : 森山俊一（Toshikazu Moriyama）／上尾雅英（Masahide Kamio）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

QUALIFY REPORT

山内がQ2でコースレコードを更新!
スバルBRZが今季4度目のポールを獲得

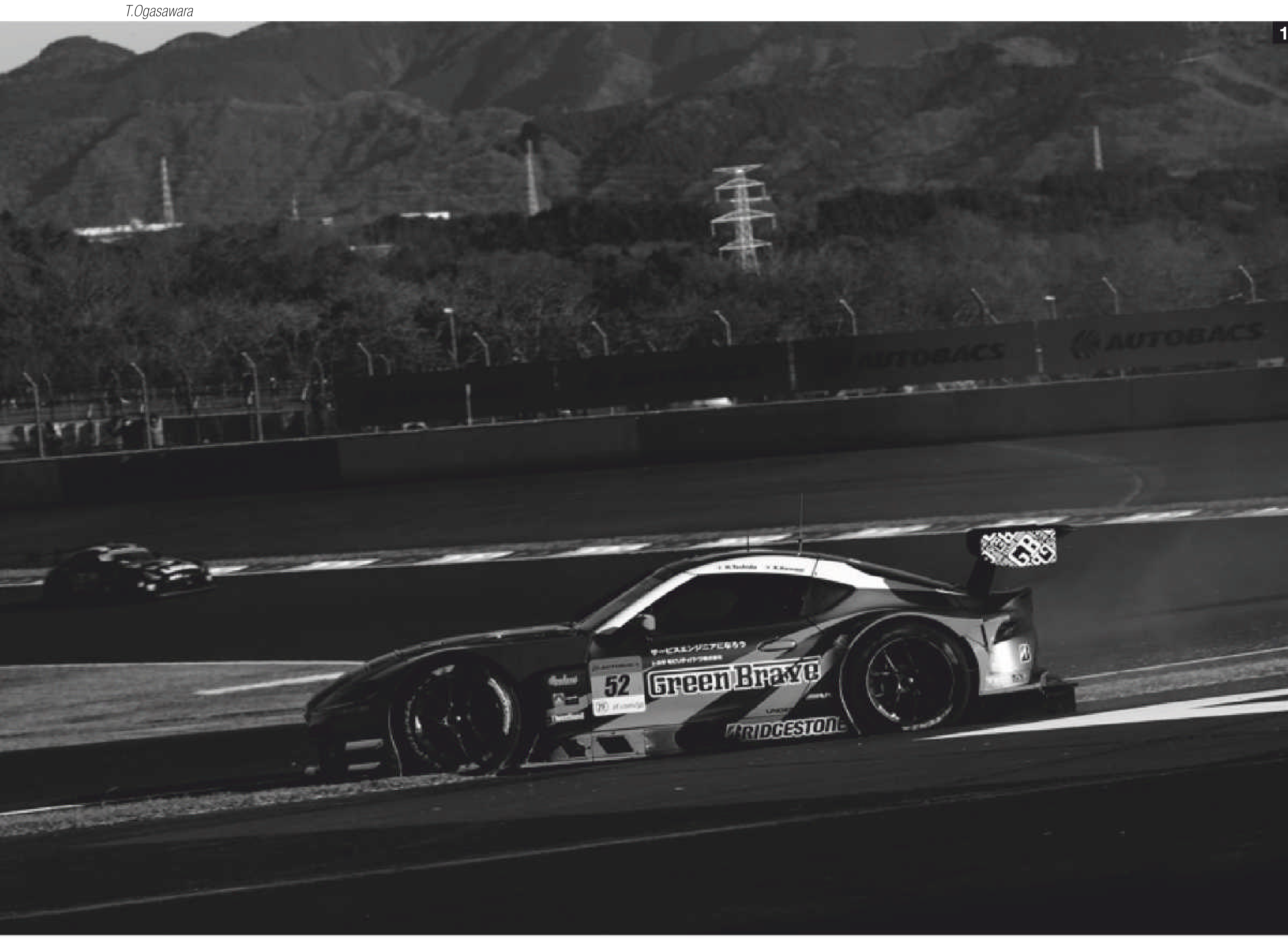
GT300クラスは２組に分かれてQ1が実施された。Ａ組でトップタイムをマークしたのは吉田広樹の52号車埼玉トヨペットGB GRスープラGTで１分34秒876をマーク。一方、Ｂ組でトップタイムをマークしたのは元嶋佑弥で88号車JLOCランボルギーニGT3が１分34秒794でQ1を突破した。両組の上位８台ずつの合計16台で争われたQ2では、井口卓人が１分35秒347のタイムでQ1をＡ組の３番手で通過していた61号車スバルBRZ R&Dスポーツが爆発的なスプリント能力を披露。山内英輝が１分34秒395をマークし、コースレコード（１分34秒665）を塗り替えて、今季４回目のポールポジションを獲得した。「初タイトルに向けて１ポイントでも欲しかったので、このポールポジションの１点は大きい。すごく良い仕事ができたなと思います」と山内。川合孝汰の埼玉トヨペットGBスープラGTが同じくコースレコードを塗り替える２番手タイムで、決勝の最前列に並んだ。

T.Moriyama



井口がＡ組１位でQ1を突破すると、Q2では山内がトップタイムをマークし、今季４度目のポールポジションを獲得。ポイントリーダーのスバルBRZ GT300がスタートを前に、タイトル獲得に向けて貴重な１ポイントを獲得した。

T.Ogasawara



M.Kamio

1 2



3



T.Moriyama

4



S.Tamura

1レース序盤で３番手に後退した埼玉スープラがアンダーカットを狙って19周目にピットイン。この作戦が功を奏して、レース終盤でトップに浮上したが、他車との接触で９位にとどまった。2予選５番手のレオンピラミッドAMGがコンスタントな走りで２位入賞。３位入賞を果たしたスバルBRZ R&Dスポーツが2021年のGT300クラスで二冠を達成した。3予選で４番手につけたほか、決勝でもレース終盤で３番手につけていたJLOCランボルギーニGT3だったが、54周目にリヤタイヤにトラブルが発生したことで４位に後退した。4今季限りでの引退を発表しているゲイナータナックスwithインパルGT-Rの星野一樹にとっては同大会がラストラン。10位でスーパーGTでのキャリアに終止符を打った。

後方に接近したことによって、タイトル争いを繰り広げる3台が直接対決を繰り広げる状況となった。

45周目、ホームストレート上に落ちたデブリの回収のため、ＦＣＹが導入された。ＦＣＹが解除されると5番手争いを繰り広げるＪＬＯＣランボルギーニと初音ミクＡＭＧ、スバルＢＲＺの隊列にＡＲＴＡ　ＮＳＸが急接近。ＡＲＴＡ　ＮＳＸの佐藤蓮は47周目のＴＧＲコーナーでスバルＢＲＺにオーバーテイクを試みるものの、ブレーキングで止まりきれず、ＧＴ５００車両と接触。すぐにＡＲＴＡ　ＮＳＸはコースへ復帰するも、24番手にポジションを落とし、タイトル戦戦から離脱することとなった。

その後もアクシデントは続いた。50周目、後続に5秒以上の差をつけていたトップの埼玉スープラが、３６０号車ランナップＲＩＶＡＵＸ　ＧＴ‐Ｒと接触し、右リヤタイヤを失ってスピン。これにより、シンティアムスープラの吉本大樹がトップに浮上した。54周目には3番手を走行していた88号車ＪＬＯＣランボルギーニも右リヤタイヤのトラブルで戦線離脱してしまう。

終盤ライバル勢が続々と戦列を離れるなか、終始危なげない走りを見せたシンティアムスープラがトップでチェッカーを受けて今季2勝目を飾った。

2位にはレオンＡＭＧで、残り2周というところで初音ミクＡＭＧをかわしたスバルＢＲＺが3位入賞を果たし、スバル、Ｒ＆Ｄスポーツ、そして、井口、山内がＧＴ３００クラスで初のタイトルを獲得した。

GT500 決勝リザルト

●11月28日(日) ●4.563km×66周=301.158km ●決勝出走:15台 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム(差)	ベストタイム	SW(kg)
1	36	au TOM'S GR Supra	関口 雄飛／坪井 翔	TOYOTA GR Supra GT500	BS	66	1:48'02"596	1'28"551	
2	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮／サッシャ・フェネストラズ	TOYOTA GR Supra GT500	BS	66	4"689	1'28"754	
3	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋 和也／山下 健太	TOYOTA GR Supra GT500	BS	66	7"203	1'28"493	
4	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン／中山 雄一	TOYOTA GR Supra GT500	BS	66	23"596	1'29"267	
5	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川 祐路／石浦 宏明	TOYOTA GR Supra GT500	BS	66	25"012	1'29"167	
6	8	ARTA NSX-GT	野尻 智紀／福住 仁嶺	Honda NSX-GT	BS	66	27"146	1'29"239	
7	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田 次生／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	66	35"072	1'29"737	
8	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手 晃平／千代 勝正	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	66	36"028	1'28"940	
9	12	カルソニック IMPUL GT-R	平峰 一貴／松下 信治	NISSAN GT-R NISMO GT500	BS	66	1'29"171	1'30"064	
10	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原 右京／大湯 都史樹	Honda NSX-GT	DL	66	1'29"891	1'29"836	
11	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星 明誠／佐々木 大樹	NISSAN GT-R NISMO GT500	YH	65	1 Lap	1'30"239	
12	64	Modulo NSX-GT	伊沢 拓也／大津 弘樹	Honda NSX-GT	DL	65	1 Lap	1'30"544	
13	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本 雄資／宮田 莉朋	TOYOTA GR Supra GT500	YH	63	3 Laps	1'29"851	
14	1	STANLEY NSX-GT	山本 尚貴／牧野 任祐	Honda NSX-GT	BS	59	7 Laps	1'28"814	
	17	Astemo NSX-GT	塚越 広大／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	4	62 Laps	1'30"531	

●ファステストラップ：1'28"493　No.14　ENEOS X PRIME GR Supra／大嶋和也
●SC：13:16(7Laps)〜13:30(12Laps)
●FCY：14:27(48Laps)〜14:28(49Laps)
●No.12　松下信治　ドライブスルー(SpR.13-1.a.b「他車への接触行為」)　●No.17　B.バゲット　ドライブスルー(SpR.13-1.a「他車への接触行為」)
タイヤ=BS:ブリヂストン／DL:ダンロップ／MI:ミシュラン／YH:ヨコハマ　SW=サクセスウェイト

GT300 決勝リザルト

●11月28日(日) 4.563km×61周=278.343km ●決勝出走:27台 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム(差)	ベストタイム	SW(kg)
1	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	吉本 大樹／河野 駿佑	TOYOTA GR Supra	DL	61	1:48'17"889	1'36"654	
2	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生 尚弥／菅波 冬悟	Mercedes AMG GT3	BS	61	14"705	1'37"145	
3	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口 卓人／山内 英輝	SUBARU BRZ GT300	DL	61	18"585	1'36"697	
4	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口 信輝／片岡 龍也	Mercedes AMG GT3	YH	61	19"642	1'37"268	
5	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	61	20"546	1'37"210	
6	25	HOPPY Porsche	松井 孝允／佐藤 公哉	PORSCHE 911 GT3 R	YH	61	28"160	1'37"445	
7	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞／堤 優威	TOYOTA GR Supra	YH	61	44"037	1'37"394	
8	11	GAINER TANAX GT-R	平中 克幸／安田 裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	61	48"835	1'37"606	
9	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田 広樹／川合 孝汰	TOYOTA GR Supra	BS	61	1'14"944	1'36"600	
10	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	星野 一樹／石川 京侍	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	61	1'14"956	1'37"551	
11	34	Yogibo NSX GT3	道上 龍／密山 祥吾	Honda NSX GT3	YH	61	1'18"049	1'38"079	
12	2	muta Racing Lotus MC	加藤 寛規／阪口 良平	LOTUS EVORA MC	BS	61	1'18"315	1'37"702	
13	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari	木村 武史／ケイ・コッツォリーノ	Ferrari 488 GT3	YH	61	1'20"177	1'37"511	
14	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨 宏紀／中山 友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	60	1 Lap	1'38"103	
15	87	グランシード ランボルギーニ GT3	松浦 孝亮／坂口 夏月	Lamborghini HURACAN GT3	YH	60	1 Lap	1'37"772	
16	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井 宏明／織戸 学	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	60	1 Lap	1'38"360	
17	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗／篠原 拓朗	Audi R8 LMS	YH	60	1 Lap	1'37"766	
18	6	Team LeMans Audi R8 LMS	本山 哲／片山 義章	Audi R8 LMS	YH	60	1 Lap	1'38"229	
19	96	K-tunes RC F GT3	新田 守男／阪口 晴南	LEXUS RC F GT3	DL	60	1 Lap	1'38"772	
20	35	arto RC F GT3	ショーン・ウォーキンショー／ジュリアーノ・アレジ	LEXUS RC F GT3	YH	60	1 Lap	1'38"430	
21	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中 優暉／飯田 太陽	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	59	2 Laps	1'39"186	
22	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木 孝行／田中 篤	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	58	3 Laps	1'38"215	
23	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮 卓史／元嶋 佑弥	Lamborghini HURACAN GT3	YH	58	3 Laps	1'36"723	
24	55	ARTA NSX GT3	高木 真一／佐藤 蓮	Honda NSX GT3	BS	46	15 Laps	1'37"244	
25	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	平木 湧也／平木 玲次	TOYOTA 86 MC	YH	43	18 Laps	1'38"260	
	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志／名取 鉄平	Honda NSX GT3	YH	25	36 Laps	1'38"222	
	7	Studie PLUS BMW	荒 聖治／山口 智英	BMW M6 GT3	YH	5	56 Laps	1'38"558	
	50	Arnage AMG GT3	加納 政樹／柳田 真孝	Mercedes AMG GT3	YH	DNS			

●ファステストラップ：1'36"600　No.52　埼玉トヨペットGB GR Supra GT／吉田広樹
●SC：13:16(7Laps)〜13:30(12Laps)　●FCY：14:27(48Laps)〜14:28(49Laps)
●No.2　阪口良平　ドライブスルー(SpR.13-1.a「ウォームアップ走行中の接触行為」)　●No.21　篠原拓朗　ドライブスルー(SpR.27-3「ジャッキアップ中のエンジン始動」)
●No.48　田中優暉　競技結果に対して40秒加算(SpR.付則4-2.2「FCY中の減速違反」)　●No.55　佐藤蓮　ドライブスルー(SpR.13-1.a「他車への接触行為」)
●No.18　名取鉄平　ドライブスルー(SpR.13-1.a「他車への接触行為」)　●No.18　名取鉄平　ドライブスルー(SpR.27-3「ピット作業時のエンジン不停止」)　●No.7　山口智英　ドライブスルー(SpR.13-1.a.b「他車への接触行為」)
タイヤ=BS:ブリヂストン／DL:ダンロップ／YH:ヨコハマ　SW=サクセスウェイト

GT300 ポイントランキング (トップ10)

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計	差	SW(kg)
1	61	井口 卓人／山内 英輝	SUBARU BRZ R&D SPORT	0	16	2	0	21	11	5	12	67	-	
2	56	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	20	4	3	0	11	0	11	6	55	-12	
3	60	吉本 大樹／河野 駿佑	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	3	20	0	0	6	0	0	20	49	-18	
4	55	高木 真一／佐藤 蓮	ARTA NSX GT3	0	11	4	0	15	0	15	0	45	-22	
5	244	三宅 淳詞／堤 優威	たかのこの湯 GR Supra GT	6	0	20	8	2	0	4	4	44	-23	
6	65	蒲生 尚弥／菅波 冬悟	LEON PYRAMID AMG	15	8	0	2	0	3	0	15	43	-24	
7	11	平中 克幸／安田 裕信	GAINER TANAX GT-R	9	0	0	16	1	6	3	3	38	-29	
8	88	小暮 卓史／元嶋 佑弥	JLOC ランボルギーニ GT3	2	5	15	0	4	0	8	0	34	-33	
9	52	吉田 広樹／川合 孝汰	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	11	0	0	11	0	8	2	2	34	-33	
10	4	谷口 信輝／片岡 龍也	グッドスマイル 初音ミク AMG	0	3	11	6	0	5	0	8	33	-34	

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位〜10位に各20-15-11-8-6-5-4-3-2-1点。レース距離が700km以上の場合は25-18-13-10-8-6-5-4-3-2点。
SW=サクセスウェイト(kg)は次戦のもの。

GT500 予選リザルト

●11月27日(土) ●予選出走:15台 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	Q1	Q2	SW(kg)
1	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋 和也①／山下 健太❷	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'26"585	1'25"764	
2	1	STANLEY NSX-GT	山本 尚貴❷／牧野 任祐①	Honda NSX-GT	BS	1'26"000	1'25"867	
3	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮❷／サッシャ・フェネストラズ①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'26"620	1'25"938	
4	36	au TOM'S GR Supra	関口 雄飛①／坪井 翔❷	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'26"491	1'26"084	
5	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン❷／中山 雄一①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'26"289	1'26"127	
6	8	ARTA NSX-GT	野尻 智紀①／福住 仁嶺❷	Honda NSX-GT	BS	1'26"391	1'26"169	
7	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川 祐路❷／石浦 宏明①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'26"253	1'26"292	
8	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手 晃平❷／千代 勝正①	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	1'26"513	1'26"921	
9	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田 次生①／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	1'26"770		
10	17	Astemo NSX-GT	塚越 広大①／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	1'26"860		
11	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本 雄資①／宮田 莉朋	TOYOTA GR Supra GT500	YH	1'26"876		
12	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原 右京／大湯 都史樹①	Honda NSX-GT	DL	1'26"951		
13	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星 明誠／佐々木 大樹①	NISSAN GT-R NISMO GT500	YH	1'27"096		
14	12	カルソニック IMPUL GT-R	平峰 一貴①／松下 信治	NISSAN GT-R NISMO GT500	BS	1'27"145		
15	64	Modulo NSX-GT	伊沢 拓也／大津 弘樹①	Honda NSX-GT	DL	1'28"168		

ドライバーの丸数字は走行した予選セッションを示す。
Q1 ●No.37 S.フェネストラズ 当該ラップ削除(SpR.18-1「走路外走行」)
Q2 ●No.39 H.コバライネン 当該ラップ削除(SpR.18-1「走路外走行」)

GT300 予選リザルト

●11月27日(土) ●予選出走:28台 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	Q1	Q2	SW(kg)
1	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口 卓人①／山内 英輝❷	SUBARU BRZ GT300	DL	1'35"437	1'34"395	
2	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田 広樹①／川合 孝汰❷	TOYOTA GR Supra	BS	1'34"876	1'34"547	
3	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	吉本 大樹❷／河野 駿佑①	TOYOTA GR Supra	DL	1'35"068	1'34"799	
4	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮 卓史❷／元嶋 佑弥①	Lamborghini HURACAN GT3	YH	1'34"794	1'34"989	
5	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生 尚弥❷／菅波 冬悟①	Mercedes AMG GT3	BS	1'35"139	1'35"365	
6	2	muta Racing Lotus MC	加藤 寛規❷／阪口 良平①	LOTUS EVORA MC	BS	1'35"307	1'35"446	
7	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口 信輝①／片岡 龍也❷	Mercedes AMG GT3	YH	1'35"867	1'35"645	
8	25	HOPPY Porsche	松井 孝允❷／佐藤 公哉①	PORSCHE 911 GT3 R	YH	1'35"905	1'35"754	
9	35	arto RC F GT3	ショーン・ウォーキンショー❷／ジュリアーノ・アレジ①	LEXUS RC F GT3	YH	1'35"519	1'35"970	
10	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞①／堤 優威❷	TOYOTA GR Supra	YH	1'35"379	1'36"002	
11	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗①／篠原 拓朗❷	Audi R8 LMS	YH	1'35"670	1'36"048	
12	7	Studie PLUS BMW	荒 聖治①／山口 智英❷	BMW M6 GT3	YH	1'35"785	1'36"241	
13	87	グランシード ランボルギーニ GT3	松浦 孝亮①／坂口 夏月❷	Lamborghini HURACAN GT3	YH	1'35"616	1'36"278	
14	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari	木村 武史❷／ケイ・コッツォリーノ①	Ferrari 488 GT3	YH	1'35"602	1'37"349	
15	34	Yogibo NSX GT3	道上 龍①／密山 祥吾❷	Honda NSX GT3	YH	1'35"991	1'38"799	
16	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井 宏明❷／織戸 学①	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	1'35"467	1'45"986	
17	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	藤波 清斗①／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'35"809		
18	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	平木 湧也①／平木 玲次	TOYOTA 86 MC	YH	1'36"010		
19	96	K-tunes RC F GT3	新田 守男／阪口 晴南①	LEXUS RC F GT3	DL	1'35"829		
20	55	ARTA NSX GT3	高木 真一①／佐藤 蓮	Honda NSX GT3	BS	1'36"104		
21	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨 宏紀／中山 友貴①	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	1'36"194		
22	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	星野 一樹／石川 京侍①	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	1'36"186		
23	6	Team LeMans Audi R8 LMS	本山 哲／片山 義章①	Audi R8 LMS	YH	1'36"467		
24	11	GAINER TANAX GT-R	平中 克幸①／安田 裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	1'36"371		
25	50	Arnage AMG GT3	加納 政樹／柳田 真孝①	Mercedes AMG GT3	YH	1'36"592		
26	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志①／名取 鉄平	Honda NSX GT3	YH	1'36"401		
27	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木 孝行①／田中 篤	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'36"947		
28	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中 優暉①／飯田 太陽	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'39"088		

ドライバーの丸数字は走行した予選セッションを示す。
Q2 ●No.244 堤優威 当該ラップ削除(SpR.18-1「走路外走行」)

GT500 ポイントランキング(トップ10)

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計	差	SW(kg)
1	36	関口 雄飛／坪井 翔	au TOM'S GR Supra	15	0	6	11	8	1	3	20	64	-	
2	8	野尻 智紀／福住 仁嶺	ARTA NSX-GT	4	3	0	6	2	20	20	5	60	-4	
3	1	山本 尚貴	STANLEY NSX-GT	3	8	8	21	15	5	0	0	60	-4	
4	1	牧野 任祐	STANLEY NSX-GT	—	8	8	21	15	5	0	0	57	-7	
5	14	大嶋 和也／山下 健太	ENEOS X PRIME GR Supra	20	15	0	0	0	0	5	12	52	-12	
6	17	塚越 広大／ベルトラン・バゲット	Astemo NSX-GT	6	20	4	0	11	3	8	0	52	-12	
7	37	平川 亮	KeePer TOM'S GR Supra	12	11	1	4	0	2	1	15	46	-18	
8	12	平峰 一貴／松下 信治	カルソニック IMPUL GT-R	1	2	5	0	20	4	11	2	45	-19	
9	23	松田 次生／ロニー・クインタレッリ	MOTUL AUTECH GT-R	0	0	20	2	4	11	0	4	41	-23	
10	3	平手 晃平／千代 勝正	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	2	6	15	5	0	8	0	3	39	-25	

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位～10位に各20-15-11-8-6-5-4-3-2-1点。レース距離が700km以上の場合は25-18-13-10-8-6-5-4-3-2点。
SW=サクセスウェイト(kg)は次戦のもの。

Williams

追悼

サー・フランク・ウイリアムズ
1942 - 2021

ひとつの時代が終わる時

Text : autosport
Photo : LAT

F1チーム、ウイリアムズの創設者、サー・フランク・ウイリアムズが11月28日に亡くなった。79歳だった。

1966年に『フランク・ウイリアムズ・レーシングカーズ』を設立したサー・ウイリアムズは、チーム代表に就任。F2、F3に参戦した後、69年にF1に進出した。77年にパトリック・ヘッドをエンジニアに採用し、ともに『ウイリアムズ・グランプリエンジニアリング』を立ち上げると80〜81年に2年連続でコンストラクターズタイトルを獲得。その後も86〜87年、92〜94年、96〜97年と、この部門で9度タイトルを獲得した。ナイジェル・マンセル、アラン・プロストらが在籍し、7名のチャンピオンを輩出した名門チームで、サー・フランクは50年にわたってチーム代表を務めた。順風満帆なレース人生に思えるが、チーム設立にあたり資金不足に悩まされ、オフィスの電話代を払うことができずに、商談を公衆電話で行なっていたという逸話が残されている。

サー・フランクの人生の転機となったのは86年。ポール・リカールでのテストを終え、空港へ向かう途中で事故にあってしまう。脊髄損傷のため歩くことができなくなってしまったが、それでもサー・フランクはチーム代表職へ復帰する。

「ウイリアムズこそが父の原動力でした。事故にあう前と同じくらい精力的にチームに関わる……その姿に父の強力なメッセージを感じました」。のちにサー・フランクから代表の職務を引き継いだ、娘のクレアは当時をこのように振り返る。

97年のタイトル獲得を最後に、ウイリアムズは20数年にわたる低迷期に入る。勝利はわずか11回、最新の優勝はパストール・マルドナドが2012年に成し遂げたものだ。このころ、サー・フランクを支え続けた妻ジニーが病気でこの世を去り、娘のクレアがサー・フランクの仕事を引き継ぎ、サー・フランク自身がグランプリに姿を見せる機会は減っていった。20年にはドリルトン・キャピタルにチームの株式を売却し、チームはウイリアムズ家の手を離れ、再出発することになった。この年の12月、サー・フランクは体調を崩し入院。直後は容態が安定していたというが、先月末、家族に囲まれ穏やかに旅立った。

現在ウイリアムズ・レーシングのチームプリンシパル兼CEOを務めるヨースト・カピートは「サー・フランクは我々のスポーツの伝説でありアイコンだった。彼の死はチームとF1のひとつの時代の終わりを示している。彼は他に類を見ない開拓者だった。多くの逆境があったが、彼はこのチームを16回の世界選手権タイトルに導き、もっとも成功したチームのひとつに押し上げた。誠実さ、チームワークはいまも残る我々のスピリットで、ウイリアムズの名とともに彼の遺産だ」と述べ、あらためて故人の功績に触れた。83〜87年の5年間をともに戦ったホンダからも、山本雅史マネージングディレクターが哀悼の意を表したほか、多くのチーム、ドライバー、関係者が彼の死を悼むコメントを発表した。



Sir Frank

●ルイス・ハミルトン

「F1界で出会えたもっとも親切な人だった。
最後までレーサーであり、ファイターであり続けた。
彼の遺産は永遠に残り続ける」

●ジョージ・ラッセル

「サー・フランクはただただ素晴らしい人だった。
一緒に笑い合ったことをいつまでも忘れない」

●山本雅史 マネージングディレクター

「一緒に夢を追いかけ、かなえられたことに対して、
Hondaを代表してあらためて感謝を捧げるとともに、
ご遺族の皆さまへ心よりお悔やみを申し上げます」

●ニコラス・ラティフィ

「あなたの名前を冠したチームで
世界の舞台に立てたことを誇りに思う」





サードからは引きとめたい意思を提示され、モチベーションを高めるためのアドバイスをくれたメンバーもいたという。それでも最後は、コバライネンの意志を尊重してくれたという。

SUPER GT

ヘイキ・コバライネン スーパーGTでの活動に終止符

家族の存在なしにレースは続けられない

Text : Ryuji Hirano (autosport web)
Photo : TOYOTA

11月末にシーズンエンドを迎えたスーパーGTにおいて、ドライバーの動きが慌ただしくなっている。そのひとりがヘイキ・コバライネンで、今季限りでの活動終了を発表した。

　コバライネンは２００７年から13年までF1で戦い、08年のハンガリーGPで優勝も経験している。サードから請われるかたちで15年からスーパーGTでの参戦が決まると、F1優勝経験があるトップドライバーが日本でどのような戦いぶりを見せてくれるのかと、大きな注目を浴びた。参戦2年目となる16年の第2戦富士で初表彰台を獲得して幸先のいいスタートを切ると、その後も第3戦で2位、第8戦で優勝と得点を重ね、この年のチャンピオンに輝いた。

　平手晃平、小林可夢偉、中山雄一と組み7シーズンをスーパーGTで過ごしてきたコバライネンが、このシリーズを去る決断をした理由――それが本人の言葉で語られた。

「新型コロナウイルスだ。この2年間は家族と離れ、ほとんどの時間を日本でひとりで過ごした。またスーパーGTをどこか１００％楽しめない自分もいた。まだスーパーGTを楽しめる気持ちが残っているうちにステアリングを置こうと第7戦のときに決めて、チーム首脳に自分の意思を伝えたんだ。家族を置き去りにする3年目は考えられなかった」

　来季以降のプランは明確にしなかったものの、今年、全日本ラリー選手権ＪＮ２クラスチャンピオンを獲得したことに触れ、「次は最高位のＪＮ１クラスにステップアップして、もっと速いクルマでチャンピオンを獲ってみたい。実現したら、また日本でみんなと会えるだろうし、そうなることを楽しみにしている」と語り、“再会”を期待させてくれる言葉を残した。

　同じくGT５００クラスで13年からホンダドライバーのひとりとして活躍してきた、ベルトラン・バゲットが自身のツイッターで『今季限りでホンダから離脱すること』を明らかにした。詳細については『近いうちに』発表するとのこと。またGT３００クラスでも、平中克幸が13年間在籍したゲイナーから『卒業』。パドックのウワサでは、新規参入チームへの移籍を希望しているとか。続報を待ちたい。

WORLD RALLY CROSS

世界ラリークロス選手権 ドラマのような逆転劇で閉幕

同ポイントの結末 勝利数差で ヨハンが4冠

Text：autosport web



「週末に科されたペナルティの大きさと数には少し不公平さを感じるが、ヨハンは素晴らしい仕事をした」。最終ラウンドでの逆転負けを"地獄の物語"と表現し悔しさをにじませたティミーだったが、最後は宿敵の踏ん張りをたたえ、早くも照準を来季に定めていた。

11月27〜28日にドイツ・ニュルブルクリンクでWorldRX世界ラリークロス選手権第8－9戦が開催された。開幕後の連勝でシリーズを牽引してきたティミー・ハンセン（プジョー208 WRXスーパーカー／ハンセン・ワールドラリークロス・チーム）が、土曜のファイナルでまさかの失格処分に終わり、4点差にまで迫った3冠王者ヨハン・クリストファーソン（アウディS1 RXクワトロ／KYB EKS JC）が、続く日曜ダブルヘッダー戦でも3位表彰台に。4位に敗れたティミーと217点のポイント同率で並んだ。その結果、勝利数で上回ったクリストファーソンが自身4度目のドライバーズチャンピオンを決めた。

開幕戦以降、一度もポイントリーダーの座を譲ることなく最終戦に臨んだ19年王者ティミーは、宿敵クリストファーソンに対して17点差でニュルに乗り込んできた。だが、土曜の決勝スタート直後にニクラス・グロンホルムに接触。2位でチェッカーを受けたものの失格裁定が下った。続く日曜のセミファイナル2でも再びグロンホルムと接触し、ティミーに7秒加算。対照的にクリストファーソンはミスのない走りで、逆転タイトルに充分な位置関係でフィニッシュし、ドラマのような筋書きでシリーズ4冠を決めてみせた。

RALLY RAID

FIA世界ラリーレイド選手権の初戦、ダカールラリー

砂とループステージの戦い 持続可能社会に向けた新たな試みも

Text：autosport web

ダカールラリーを主催するASOアモリ・スポーツ・オーガニゼーションは、来年1月2日から14日まで中東サウジアラビアで開催される『ダカールラリー2022』のルートを発表した。

44回目の大会となる22年のダカールは、3年連続でサウジアラビアでの1国開催となり、同大会はFIA国際自動車連盟が新たに創設したクロスカントリーラリーの世界選手権、『FIA世界ラリーレイド選手権』の開幕戦として実施される。

22年からスタートする新シリーズは全5ラウンドで構成され、1月のダカールを皮切りに、第2戦アブダビ・デザート・チャレンジ（3月5〜10日）、第3戦カザフスタン・ラリー（4月24〜30日）、第4戦ラリー・アンダルシア（6月6〜12日）、最終戦ラリー・モロッコ（10月6〜12日）と続いていく。

シリーズの初戦を飾るダカールで特徴的なのは、砂のステージが中心となり多くの日程で砂丘超えが待ち受ける点と、多数のループステージが設定されている点だ。競技初日にも、時計回りのステージを経て同地に戻ってくるルートが取られている。また今大会では、30年までに低公害車だけでフィールドを構成することを目指す"ダカール・フューチャー"計画の第1段階が展開され、持続可能社会に向けた新たなチャレンジが始まる。このエネルギー転換を促進するため、ASOとFIA国際自動車連盟はコンストラクターに代替燃料車の開発を奨励するための共同作業として、T1アルティメット（T1.U）カテゴリーを創設。今季は計4台のマシンがエントリーする予定だ。





市販車部門で8連覇しているトヨタ車体は、ランドクルーザー200シリーズのベース車両で戦う最後のチャレンジとなる。トーヨータイヤ製の新開発タイヤを投入し9連覇を目指す。

Translation：柴田久仁夫
Photo：XPB

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality : United Kingdom

ドライバー同士の競争こそレースの醍醐味

未来に向けた、たったひとつの願い

ほとんど毎戦、激しい優勝争いが繰り広げられている今季のF1
そうなった要因はマシンの戦闘力とドライバーの力量の拮抗だが
技術規則が一新される来季は、今季のような見応えあるシーズンになるのだろうか

後世の歴史家たちは今季のタイトル争いを、F1史上最高に緊迫したものと評することだろう。その大きな要因のひとつは、車体の技術規約が何年にもわたって大きく変更されず、チームの競争力が平準化されたからだった。ところが、F1は来季まったく新しい技術規約を導入する賭けに出た。そのため来年３月の開幕戦バーレーンGPでチーム間の力関係がどうなるのか、現時点では誰も読めていない。

ある特定の１チーム、ひとりのドライバーだけが突出して強く、タイトルを争うのはそのチームメイトだけという退屈かつ不公平な状況は誰もが避けたいと考えている。しかし、最近の歴史を振り返るだけでも、フェラーリ時代のミハエル・シューマッハー、2014年以降のルイス・ハミルトンが例として挙げられるように、F1ではむしろそれが普通の状況だ。

だからこそ、メルセデスとレッドブルがほぼ毎戦、どちらが勝つか分からない大接戦を繰り広げている今季は、じつに貴重なシーズンと言える。両チームのマシンパフォーマンスが拮抗してるだけでなく、ハミルトンと互角に戦えるマックス・フェルスタッペンという才能の存在が大きいのも言うまでもない。

14年から昨年までのハミルトンは、チームメイトのニコ・ロズベルグ、バルテリ・ボッタスに対し、平均0.2秒、予選で速かった。対するフェルスタッペンは、レッドブル初年度の17年から先輩ダニエル・リカルドと互角に近い速さを見せ、２年目はさらに彼を脅かす存在となった結果、リカルドはチームを去る決断を下した。それ以降のフェルスタッペンは、ダニール・クビアト、ピエール・ガスリー、アレクサンダー・アルボン、セルジオ・ペレスに対し、予選で平均0.5秒近い優位を築いてきた。このギャップは、唖然とするほど大きなものだ。

だが、安心してほしい。「来季からはドライバー間格差は一気に縮まる」と、今回の規約変更を主導した関係者は強調している。ハミルトンとフェルスタッペンの白熱したバトルが来季も見られる可能性があると同時に、ほかのドライバーたちの接近戦も期待できるということだ。

F1の最大の問題のひとつが、複雑怪奇な空力のおよぼす影響であろう。先行車が巻き起こす乱流のために、背後のマシンはなかなか近寄ることができず、結果的にオーバーテイクの機会が失われてしまう。

F1エンジニアたちはよく「オーバーテイキング・デルタ」という表現を使う。前のクルマを抜くのに必要なラップタイム差を意味するものだ。サーキット特性の違いにもよるが、少なくとも1.2秒は速くなければ抜けないと彼らは考えている。つまり、先行するドライバーがミスでも犯さない限り、ガチンコバトルでの追い抜きは不可能だということだ。

その問題解消のために2011年に導入されたのが、直線でドラッグを減らすDRSだった。これでさらにF1は面白くなったと評価する者もいれば、人為的なオーバーテイクを批判する者も少なくない。

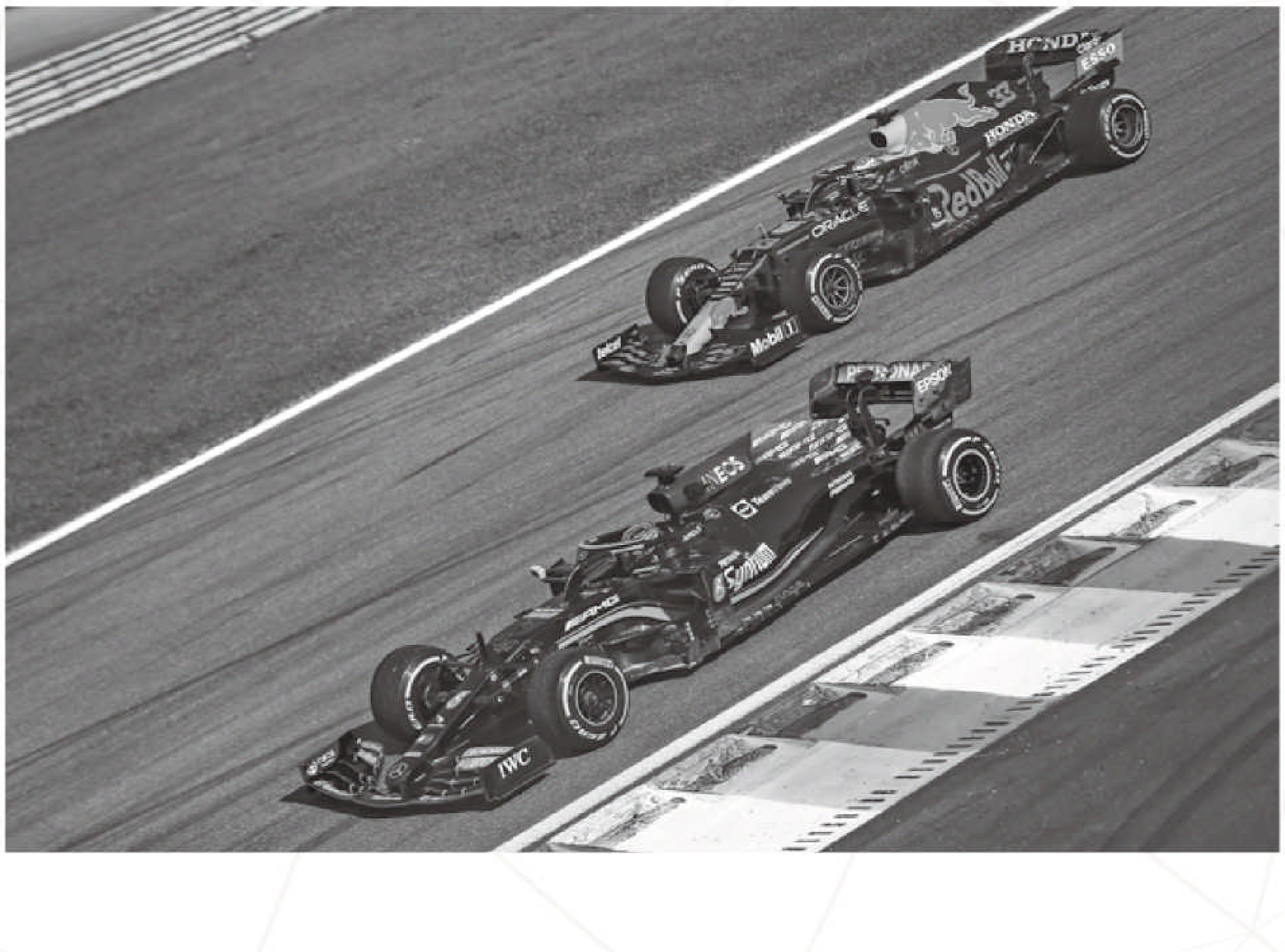
DRSの矛盾が出た典型的な例が、先日のブラジルGP決勝レース48周目、ターン４での攻防だった。あの状況では通常、先行するフェルスタッペンは背後に迫るハミルトンに対し、少なくとも１車幅分のスペースを空けなければならない。オーストリアGPでランド・ノリスが５秒ペナルティを課されたのは、その規則を守らずペレスを押し出したからだった。

では、なぜブラジルでハミルトンを押し出したフェルスタッペンに、同じ裁定が下されなかったのか。それは場所がDRSゾーンでのブレーキングだったことが考慮されたからだった。

想像してほしい。カート時代からずっとガチバトルを繰り広げ、ミスさえ犯さなければ絶対に抜かれない自信を築いてきたドライバーたちの心情を。そうやってF1まで勝ち上がってきた彼らは、この世界だけはその常識が通用しないことを思い知るのだ。

それゆえ、件のターン４で、スチュワードがフェルスタッペンにペナルティを課さず、ふたりに自由にレースさせたのは賢明な判断だった。そしてその数周後、フェアなバトルの末にハミルトンは首位を奪った。

来季の大規模規則変更に際して、マシンの空力性能やDRSに頼ることなく、ドライバーの能力が結果によりいっそう反映されるF1になってほしい。私が望むのは、それだけである。



今号のレポーター

ロベルト・キンケロ

Roberto Chinchero

FIA F2やFIA F3など、欧州のミドルフォーミュラをメインフィールドとするイタリアン。F1も取材し、R.クビカとの親交も深い。

from World Pressroom

各国モータースポーツ最新事情　Lap_220

成功例の陰から目をそらすな

ドライバーの低年齢化は、海外だけでなく日本でもひとつの大きなトレンドとなっている
目立つのはひと握りの成功例だけだが、その裏には夢破れた"その他大勢"が存在する

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：LAT

モータースポーツの世界、とりわけシングルシーターカテゴリーにおける明らかな傾向は、もう長きにわたって話題になっている。ドライバーの低年齢化だ。

"ベビーブーム"は2000年に始まった。きっかけを作ったのは、当時20歳だったジェンソン・バトン。シングルシーターでの経験はたった２年だったが、ウイリアムズからF1デビューを果たした。彼の経歴はほかとはまったく異なっていた。それまでは、とてつもない費用のかかるF3000を含む下位カテゴリーで少なくとも4、5年を過ごしてから最高峰に至るのが普通で、キャリア構築に莫大な資金を必要としていた。そのため、バトンの登場は非常に"ローコスト"なステップアップの例として、ドライバー市場に変化をもたらした。こうして若手の青田買いが本格化したのだ。

なかでも非常に積極的だったのがレッドブルで、09年のハンガリーGPで当時19歳のハイメ・アルグエルスアリにトロロッソのマシンを託した。さらに衝撃的だったのが、マックス・フェルスタッペンの出現だ。15年のオーストラリアGPに当時17歳のフェルスタッペンがトロロッソから出場し、最年少記録を塗り替えた。

こうした若手の快進撃は多くのドライバーの目標になるが、決して無視できないマイナス面が潜んでいる。今日のF4のパドックでは、16歳以下のドライバーがひしめいている。心配そうな様子の両親に付き添われた彼らは"ふたつの人生"を送ることを余儀なくされている。メルセデスやレッドブルなどから公式に支援を受けながら、プロらしくふるまうことを求められる一方で、無邪気にのびのびと青春を謳歌する普通の若者らしい一面も持っている。

だが、完璧なときよりも困難なときのほうがはるかに多い世界だ。子どもたちが涙を流したり、自分の殻に閉じこもったり、両親と一緒に孤立したりする光景がよく見られる。彼らは幼いころから腕を磨いているものの、こうした子どもたちに、重圧に耐え、敗北を受け入れられるだけの心構えがあるとは限らない。

彼らが関わっているのは"本気で取り組まざるを得ない世界"だ。サーキットでのキャリアにすべてを捧げるために、学業を二の次にすることで、その後の人生を変えてしまうかもしれない。ステップアップ競争にはカートも含まれる。近年では14歳でカート世界王者になることは決して珍しくない。カートを卒業したら、次はシングルシーターに照準を合わせ、そのカテゴリーのチームにリクエストを出す。資金力がある者はすぐさま何十日もテストの予約を取りつける。こうした準備はすべて、フォーミュラレースに出場するためのライセンスを手に入れたあかつきに、完璧なデビューを飾れるようにするためだ。

我々が目にするのは成功例である。才能とチャンスに恵まれ、夢を実現した若者だ。しかしその陰には、成人する前に夢をあきらめざるを得なかった者も数多く存在する。15歳でF4に乗れば、成果を上げるまでに２年が与えられる。逆に言えば、17歳になった時点で結果を出せていなければ、すでにキャリアの終着点にたどり着いたということになる。このようにしてF1まで到達することができるのはひとりかふたりだ。"その他大勢"は、運転免許を取得する前に夢破れる。彼らにはサーキットでの未来はない。また、ヘルメットとレーシングスーツを必要としない人生を考えるのに役立つはずの学校教育も、充分に受けたとは言えない。

プロスポーツはとても厳しい世界だ。私も断言できるわけではないが、スポーツという側面において、できるだけ若くF1ドライバーになることを強いたところで、彼あるいは彼女にとっては何の意味もない。デビューが18歳ではなく21歳になったとしても、キャリアに大きな違いは生じないだろう。だが、成功できなかった者の数年間は、その後の長い人生を左右するものなのだ。



FIA F4は15歳から参戦が可能となっているが、そうするように下位フォーミュラ（とくにF4）のチームがFIAにプレッシャーをかけたと言われている。なお、上の写真はFIA公認イギリスF4選手権のもの。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

「せめて見えないところで」

スーパーGTシリーズ最終戦が終わった直後から興味深い事態が発生した。シリーズチャンピオンの座を目前にした山本尚貴の足をすくうことになった佐藤蓮の周辺がにわかに騒々しくなったのだ。

レースが終わった直後から、現場では佐藤の所属するARTAの鈴木亜久里や土屋圭市らが佐藤を連れ山本のチームへ謝罪に出向くなど事態沈静化へ向けた動きが見られた一方、SNSでは山本ファンとみられる一部の人々が佐藤批判に走り炎上状態が発生した。インターネットが普及した現代ならではの反応ではある。

一般人が自由に思うままを発言できるのがSNSの魅力であり存在意義でもあるのだが、自己検証が充分に行なわれないままの感情的な暴言がそのまま発信されてしまい拡散するという問題も抱えている。今回も、佐藤に対しては多くの誹謗中傷と言える発信が続いた。

こうした状況に対してもARTAが早々にネット上で謝罪コメントを発表したり、土屋がSNSをとおして個人的発信を行なうなど迅速な対応が見られた。ARTAが見せた、あえて言うならば“危機管理”は、他チームも見習い準備しておくべきものだと感心した。それはともかく。

それ以上に僕が驚いたのは、何名ものレーシングドライバーたちが所属陣営の壁を越えて佐藤擁護をSNS上でなしたことだった。同じ立場でレースを戦うアスリートとして、サーキットで起きた事態が誹謗中傷のターゲットになってしまうことを懸念したのだろう。

なかでも心に残ったのは、GRスープラを駆ってスーパーGTを戦っている平川亮の発言だった。平川は佐藤の名を出してはいないが、明らかに今回の事態に対して発言している。平川は言う。「全ドライバーが自分の“人生”をかけて毎周・毎コーナー戦っています。お気持ちは分かります。ただ、SNSでの言葉の暴力はやめてください。せめて見えないところで」。

トヨタのGT500という、佐藤とは直接関わりのない立場からの発言に感銘したが、それ以上に最後に付け加えた「せめて見えないところで」というひと言に驚いた。まったくもって、僕もそう思うからだ。

僕は、ファンは基本的に何を思い何を叫んでも構わないと思っている。観客が、我を忘れるほど興奮したのであれば、それはプロスポーツ興業としては大成功だと思うからだ。人気があり広く大観衆を集めるスポーツイベントならば、なかには理性を失い下品な声援に走るファンも混じる。ある意味、そうやってストレスを発散しに来るケースもあるだろう。プロスポーツは、あらゆるかたちで顧客の思いに応えるよう機能するべきで、観客の質を選ぶような上から目線ではメジャーにはなりえないというのが僕の持論である。

今回の一件を引き起こした佐藤の走りについても、「一所懸命頑張って走ったうえでの出来事なんだから尊重しなければ真のモータースポーツファンではない」とする“きれい事”だけで片づけては、プロスポーツとしての立場を狭めてしまうことになる。ファンは思ったことを思ったように語ればいい。プロスポーツである以上、選手やチームは、こうしたファンの言動については覚悟しなければならない。

ただ、SNSは友人同士であれこれ語り合うのと異なり、情報を幅広く拡散するツールであるから、ファンの立場からはその使い方に細心の気配りをしなければならないのは当然だ。もちろんSNSで批判をするなと言うのではない。正当な“批判”は、スポーツ観戦者にとって、仲間との話題にもなる娯楽のひとつである。一方“誹謗中傷”は人を傷つけるだけで楽しさはもちろんほかに何も生み出さない。SNSを使うのであれば、まず批判と誹謗中傷はまったく別物であることをきちんと認識したうえで責任を持って発言すべきである。

そこまで面倒なことをしたくない、誹謗中傷も含め興奮にまかせて好きなことを吐き出したいと言うのであれば、わざわざSNSで不特定多数の目に触れさせることをせず、気の合った同好の士に向けて語ればいい。それでストレスは充分発散できるはずなのだ。

今回平川は、暴力的な発言を全否定せず、どうしてもしたいのであれば「（不特定多数には）見えないところでやってくれ」と言った。プロのアスリートとしてじつに自信にあふれ堂々とした姿勢だったと思う。



Photo : Toyota

SAN-EI
CORPORATION

auto sport CONTENTS

auto sport 2021年12/24号（隔週金曜日発売）
2021年12月10日発売　第58巻第23号　通巻1566号

No.1566 12/24号

特別付録 | 2022年 HONDA F1 カレンダー

発行人：伊藤秀伸　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
	大川由以奈	Yuina Ohkawa（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	NISSAN	

FROM PIT CREW

●昨年に続き、今季のスーパーGT最終戦も思わず声の出る内容だった。２年連続でのGT500タイトルをほぼ手中に収めていた１号車のふたりにはかける言葉もない。レース後、SNSではその原因をもたらしたドライバーに対する誹謗中傷が目につき、なんとも言えない気持ちになっていたが、利害関係を持たない平川亮選手の「せめて見えないところで」という発信を見て救われる思いがした。そして、今号の大串さんコラム（P.48）を読み、なぜ平川選手の発言に救われたのかあらためて合点がいった。競争が激しいほど、応援する気持ちが強ければ強いほど、今回のようなことはカテゴリーを問わず起こり得る。この後記を書いている段階で、今季のF1はチャンピオンを争うふたりが同点で最終戦を迎えることになった。ここまでは間違いなく史上最高の歴史的なシーズンだと思う。そのアブダビGPがどのようなかたちで決着するのか、ソワソワしている自分がいる。（田中）

●巻頭特集の取材のため数年ぶりにニスモさんにお邪魔しました。僕が片桐社長に取材させていただくのは今回で２度目。初回同様ですが、印象に残ったのは片桐社長のクルマ好きっぷり。前回はたしか「愛車がパルサーGTI-Rで〜〜」という話が飛び出しましたが、今回は「過去にS30に乗ってまして〜〜」というもの。堅い話のあいだはポーカーフェイスを崩さない片桐社長ですが、愛車の話になると笑顔に……。ひとりのクルマ好きとして、めちゃくちゃ親近感抱いちゃいました。（きゃりー）

SAN-EI
CORPORATION

2年連続の大逆転劇

奇跡を起こした冷静なファイター

SUPER GT On the EDGE
ROUND 8 FUJI



M.Hirata



若き新チャンピオンを前チャンピオンが祝福。「チャンピオンに一番近いところにいたのが1号車。アクシデントのおかげで悔しいはずなのに『おめでとう』って言ってくれて、ありがとうございますと返しました」（坪井）。

最終戦富士、タイトルの可能性を残していたのは6台の選手
ポイント差を考えれば、3台のNSX-GTが争う展開が予想されていた
実際、レース終盤まではSTANLEY NSX-GT山本の2連覇が見えていた
しかし、残り15周のところでGT300に接触され、まさかの戦線離脱
昨季、この富士でタイトルを逃したKeePer TOM'S GR Supraの僚友
au TOM'S GR Supraが16ポイント差を逆転してチャンピオンに輝いた

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／上尾雅英（Masahide Kamio）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



奇跡の逆転タイトルを決めた関口雄飛に、一夜明けてからその心境を聞いた。すると、「喜び一割、あとはホッとした感じ」と〝らしくない〟言葉が返って来た。関口と言えば、オラオラキャラである。かつてスーパーフォーミュラで優勝した際、「やっぱ、オレはえー！」とカメラの前でドヤ顔で胸を張った男だ。そんな言動はネタにもなりやすいので、ついつい期待してしまうのだが、思い切り肩透かしを食らってしまった。

「初めて自動車メーカーとの契約になったとき（2013年ニッサンと契約）、田中トシさん（利和氏・現クラフトスポーツ モチュールGT－Rの監督）に、『プロになったんだから、これからは人のために走れ』って言われて、以来ずっとそれを胸に走ってきた。支援してくれる人たちに、やっと結果で恩返しすることができた。一番古い人はカートで走っていたときからだから、かれこれ19年。だいぶお待たせしてしまったなと」

「人のため」のなかには、もちろん相棒の坪井翔とチームも含まれている。今季加入した若きファイターは、開幕

戦でいきなりトップ争いを演じ、その後も随所で光る走りを見せてくれた。ある意味、関口よりも目立っていた。まるで関口の速さが鈍ってしまったかのように映るほどに。だが、トムスのチーフエンジニアである東條力氏は、「今年の雄飛はすごく良かった。レースをあきらめないし、前向きでいろいろなアイデアを出してくる」と手放しでほめる。

関口は、昨年は決勝で後半スティントを担当したが、今季は前半を任され

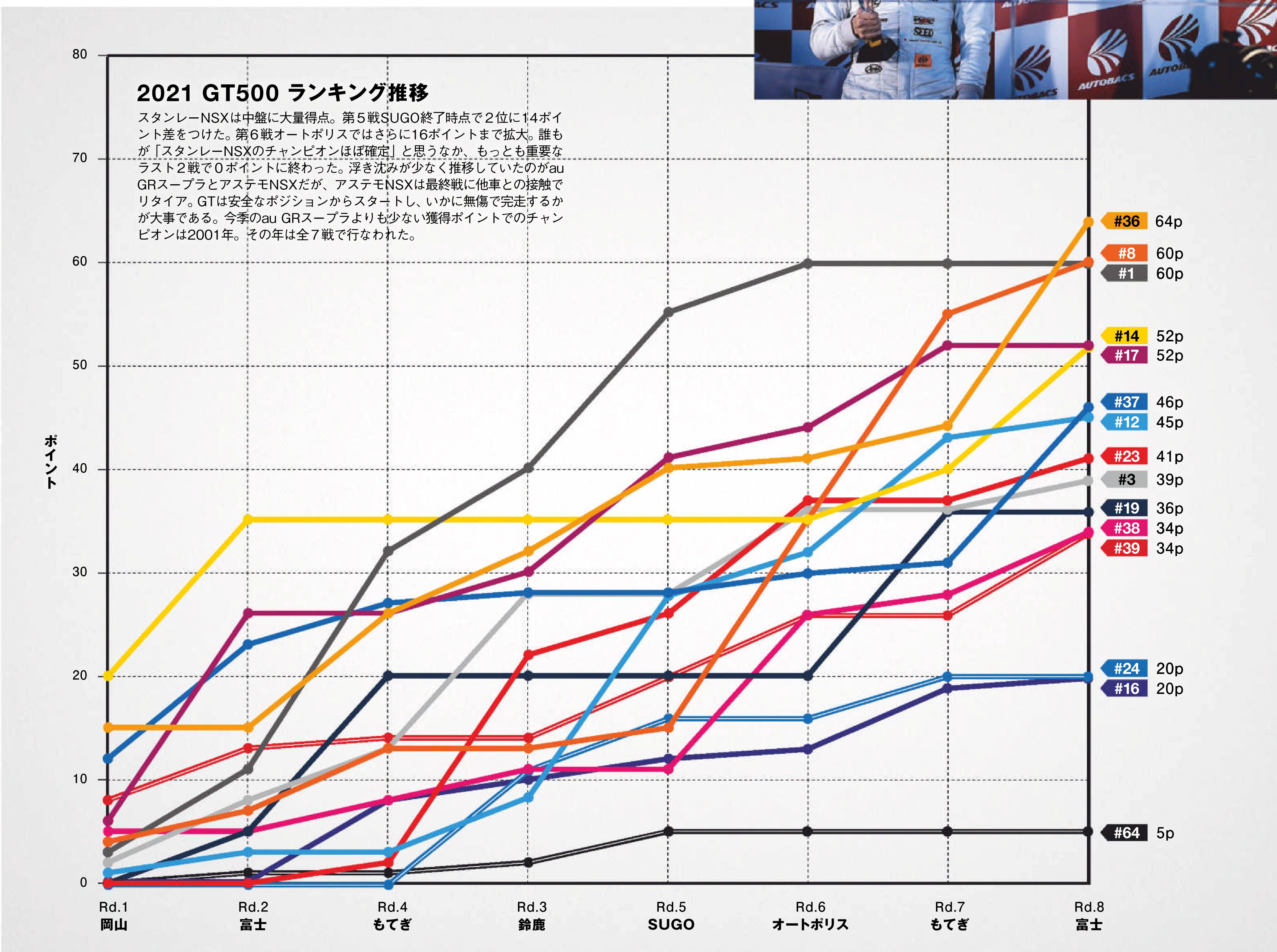
M.Kamio



S.Tamura



開幕戦欠場により自身のタイトルはない牧野だったが、山本とチームのチャンピオンが消え、涙を流す。残り16周までは連覇が見えていた山本は、シリーズ表彰で「3位」のトロフィーをじっと見つめる。「来年、牧野と一緒に獲れということなのかな」（山本）。



2021 GT500 ランキング推移

スタンレーNSXは中盤に大量得点。第5戦SUGO終了時点で2位に14ポイント差をつけた。第6戦オートポリスではさらに16ポイントまで拡大。誰もが「スタンレーNSXのチャンピオンほぼ確定」と思うなか、もっとも重要なラスト2戦で0ポイントに終わった。浮き沈みが少なく推移していたのがau GRスープラとアステモNSXだが、アステモNSXは最終戦に他車との接触でリタイア。GTは安全なポジションからスタートし、いかに無傷で完走するかが大事である。今季のau GRスープラよりも少ない獲得ポイントでのチャンピオンは2001年。その年は全7戦で行なわれた。

た。そこでの大事な仕事のひとつは、燃費を稼ぐこと。GRスープラはライバルのNSXに対し、やや燃費性能に劣るため、ミニマム周回でのピットインはかなり厳しい。だが、最近は全車的にそのタイミングでのドライバー交代が主流となっており、そのストラテジーを成立させるためにはどうしても燃費走行が必要になってくる。

スタート直後は各車が接近しており、スピードとポジションを維持したまま燃費を稼ぐことはかなり難しいのだが、関口はそれを毎戦遂行し、坪井につないでいたのだ。走りはどうしても地味になり、オラオラとは無縁だ。

「速く見えないのは嫌なんですけどね（笑）。本当は、速い、強いってアピールしたい。ただ、歳も取ってきたんで、協調性もでてきた（笑）。自分が目立って5位よりは、目立たずに3位のほうを選びますね」

燃費走行もやりすぎて遅くなっては意味がない。チームとは毎戦〝燃費ミーティング〟を行ない、ガソリン消費データとにらめっこしながら燃費ドライビングを磨いてきた。そうして、今季は自身も「ノーミス」と語るように、獲るべきところでしっかりポイントを積み重ねてきたのである。

とはいえ、関口のキャラが完全に消えてしまったわけではない。伊藤大輔監督が言う。

「スタート直前、『いまここでそれ言う？』というようなことを無線に入れてくる。『フォーメーションラップ2周ってことは、ホームストレートを2回走るんでしたっけ？』とか、『（MA

Pの）ダイヤルは○番でいいんでしたっけ？』とか。これから走り出すというタイミングで入れてくる。事前にちゃんと説明しても入れてくるんだから、天然というか、そこがかわいいというか（苦笑）」

大輔監督は、「未確認のままにしてチームに迷惑をかけないように、という本人なりの意図があるのでは」と言う。さあ、これから戦いの場へという段階で、まるでデビューレースかのような確認を求めてくるため、当初はチームも不安になったそうだ。しかし、いまでは必ず聞いてくることが分かっているため、関口が安心できるように即答できる準備をして送り出しているのだという。


涙にくれる坪井と、終始笑顔だった関口。関口は最終戦が「ベストレース」と語り、坪井に対しても「気持ちが走りにしっかり出ていて、頼れるドライバー。彼も今年一番のレースだったと思う」と語った。

T.Ogasawara

迎えた最終戦富士は、燃費的には楽なサーキットで、ほぼ全開でいける。4番手からスタートした関口は、オープニングラップで2台を抜いて2番手に浮上。その後、セーフティーカー（SC）明けにダッシュを決めてトップに立った。燃費走行の呪縛から解き放たれた関口は、前半でもっとも目立ったドライバーであった。

「SCが入る前は、エネオスXプライムGRスープラに少し離されていたので、とにかくSC明けで前に出ようと狙っていた。前に出さえすれば抑える自信はあったから。そのためにSCラン中は、めちゃくちゃタイヤを温めていた。15台のなかで一番温めていた自信はありますね」

リスタートのときは、関口いわく路面に「ゴムを塗りたくって」ダッシュを決め、見事1コーナーでライバルを捕らえることに成功した。走りそのものはファイターだったが、その陰には入念な仕込みがあったのである。

こうしてトップに立ったまま、auトムスGRスープラは25周でピットに戻ってきた。マシンから降りた関口は、コクピットに座る坪井に対して「絶対に抜かれんなよ。漢（おとこ）を見せろよ」と、左胸をたたくジェスチャーを送る。坪井はそれを見て、「絶対に負けられない」と気合を受け継いだ。

勝って、待つしかない

全車がドライバー交代を終えたとき、坪井はトップを走行していた。2番手はエネオスGRスープラ。その間隔はじわじわと縮まってくる。

「嫌だなと思いました。向こうのほうが速そうだった。でも、抜かれるほどではなさそうで、ガソリンが減って軽くなればなんとかなると思いました。そのうちGT300のクルマが絡んだら近づかれたけど、単独になったら離れたので、これは大丈夫かもと。あとは冷静に心がけました」

後ろのマシンをドライブするのは山下健太だ。開幕戦岡山で、坪井のGT500初優勝を〝邪魔した〟男である。そのときの様子を、大輔監督はこう振り返る。

「あのときはヤマケンをなかなか抜けなくて、坪井はかなり苛立っていた。こちらは「落ち着いて」とかなだめる方向で問いかけても、『大丈夫じゃない！』ってキレている。ああ、こういう一面もあるんだなと思ったりして新鮮だった」

大輔監督は、「開幕戦の借りをここで返そう」と話しかけ、冷静でいられるようにその都度情報を伝えたのだという。それを受けた坪井が乱れることなく周回を重ねていく姿を見て、「シチュエーションは違えど、成長を感じた」と大輔監督は言う。

坪井の気持ちを落ち着かせたのは、マシンの安定性も関係があった。じつは土曜日の走り出しから、ロングが強かったのだ。「これなら勝っちゃうねって話してた。勝って（ライバルの動向を）待つしかないかなって」と東條氏。マシンのセットアップを担当するのは、吉武聡エンジニア。昨年からau GRスープラの担当となり、関口とともに理想のマシンを煮詰めてきた。関口は言う。

M.Hirata

“人のため”に走り続けてきた関口「やっと結果で恩返しすることができた」


オープニングラップの関口は、キーパーGRスープラとスタンレーNSXを抜いて２番手に上がった。タイヤが冷えているときはロックする可能性が高いが、自分の心とマシンをうまくコントロール。「心は熱く、走りは冷静にできた」と関口。



「昨年は調子が悪いときは、クルマの出来は50%くらいだった。でも、今年はそれが70、80%くらいになり、平均が上がった。今回は、スティント前半はエネオスGRスープラのほうが速かったけど、後半はこっちのほうがタレが少なかった」

スティント前半の厳しい局面を、坪井はしのぎ切ったのである。

そうして、優勝に向かってひた走っているとき、スタンレーNSX・GT脱落の情報が入ってきた。

「これ以上ないチャンス。死んでもGT300にぶつかってはいけない。緊張感を切らせてはいけない。絶対にミスしない。後ろに詰められるとあせってしまうので、そうならないように後ろのタイムを教えてもらいながら走りました」

今季は坪井の走行中、関口がピットで見守る様子をテレビカメラで抜かれることが多いが、そのたびに関口のリアクションに注目が集まっていた。しかし、最終戦はタイトルがかかっているだけに、いつもとは違う。いまや多くの人の夢を背負って戦う身。自重する関口が不自然に映る。

やがて、坪井はポジションをキープしたまま、奇跡のチェッカーをくぐった。歓喜にむせぶ坪井は、「あきらめなくてよかった……」と涙声。

「今年はスーパーフォーミュラ(SF)の不調を気にしないようにしていたけど、心のどこかで引きずっていました。GTでは開幕戦で勝てなかったり、予選がうまくいかなかったり、いろいろ思うことが多かった。SFとは切り分


S.Tamura

けていたつもりだけど、それが積み重なると精神的につらくなる。SFで晴らせなかったことをGTで晴らそうとして晴らせなかったり、またその逆をやろうとしてもできなかったりで。だから何よりも勝ちたかった。パフォーマンスを発揮しきれないなか、心が折れかけていた。でもそこであきらめないで戦いました」

　坪井と同時に吉武エンジニアもGT初優勝だ。「今回は優勝するしかないので、燃費走行はせず、最後までフルプッシュできるクルマにしてタイヤを選びましょうということでやってきました。最後は5ℓだけ残る給油を目指しました。チャンピオンもそうだけど、個人的には優勝できたことがうれしいです」と、喜びを語った。そして、こうも続けた。

今年、不調で「心が折れかけていた」坪井 GT500初優勝、初戴冠で歓喜にむせぶ

「第2戦の富士は悔しかった（フルコースイエロー明けのリスタートでプロペラシャフトが破損してリタイア）。でも、あれがあって、反省して、その後の結果に結びついたんだと思う」

　これは東條氏も同じ意見。

「あそこで勝っていたら、（サクセスウエイトによって）ライバルのように中盤で中だるみになったと思う。第5戦SUGOで、au GRスープラはエンジンが完全には壊れないというラッキーもあった。兆候はあって交換も考えたけど、それをすればペナルティを受けなければならなかったから」

　最終戦では、SCが入ったこともラッキーだったという。そのおかげでタイヤのデグラデーションの進行を抑えることができたからだ。もし、SCが入らなければ、かなり厳しくなることが予想されたという。

　今季、au GRスープラがほぼノーミスで積み重ねたポイントは「64」。これは1994年にシリーズ発足以来、全8戦開催されたシーズンではもっとも低い。それだけ今季は拮抗していたと言える。昨年67ポイントを稼ぎつつも、最後の最後で涙を呑んだ平川亮は、今回は2位でゴールした。チェッカーをくぐった後、チームに「36号車は獲れましたか？」と聞いてきた。「獲れたよ！」と返すと、僚友の快挙を喜んだという。



25年目にして掴んだ栄冠

鈴鹿の惨敗で覚醒した〝無冠の王者〟最終戦でも貫いた〝チャレンジャー〟の姿勢

Text：廣本 泉（Izumi Hiromoto）
Photo：上尾雅英（Masahide Kamkio）／益田和久（Kazuhisa Masuda）
田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

最終戦でも3位入賞 攻めの走りで初戴冠！

4番手につけながらも、レース終盤でスピンを喫し、6位で終了。タイトル争いに王手をかけながらも、第7戦のツインリンクもてぎで〝足踏み〟をした61号車スバルBRZ R&Dスポーツ、そして井口卓人／山内英輝だったが、最終戦の舞台、富士スピードウェイでは、ドライバー、エンジニアともに清々しい表情を見せていた。

「ポイントリーダーとして最終戦を迎えた経験はないんですけど、やるべきことをやってきました。レースは何があるのか分からないし、運も必要な世界ですけど、そんなことを気にしても仕方がない。ある意味、開き直った状態なので緊張感はないんですよね」

入念な準備をやってきたゆえにたどり着いた心境なのだろう。R&Dスポーツの総監督として指揮を執る小澤正弘氏は自信に満ちた表情でそう語っていたが、実際、BRZには細かいブラッシュアップが施されていた。

BRZは第2戦の富士スピードウェイで2位に入賞していたが、小澤総監督によれば、「当時はタイヤに無理をさせたリザルトだった」とのことで、タイヤを効率よく使うべく、サスペン



ションジオメトリーを一新した。

そして、最終戦はタイヤの4本交換が義務づけられたこともスバル陣営には朗報で、タイヤ無交換あるいは2本交換でジャンプアップを狙うライバルチームの"ギャンブル"を気にせずに正攻法で戦えることも追い風となった。

BRZにとってタイトル争いにおける最大のライバルが、ランキング2位につける56号車リアライズ日産自動車大学校GT-Rの藤波清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラだった。BRZとのギャップはわずか6ポイントで、リアライズGT-Rがポール・トゥ・ウインを獲得すれば自力でタイトル獲得が可能だった。

また10ポイント差でランキング3位につけていた55号車ARTA NSX GT3の高木真一／佐藤蓮もスバル勢にとっては手強い存在で、仮にARTA NSXが優勝した場合、BRZは4位以下に沈むことができないことから、富士を得意とするARTA NSXも脅威的な存在だった。

タイトル争いを優位に進めるためにもスバル勢にとって予選1位に与えられる1点は喉から手がでるほど欲しかった。その貴重な1点を山内がQ2で鬼気迫るアタックを見せ、今季4度目のポールポジションと同時に獲得。

「このポールポジションの1点は大きいです。すごくいい仕事ができたと思います」と山内は予選終了後の記者会見で胸を張ったが、まさに、このポールポジションがスバル陣営にとってタイトル獲得へのブーストだった。

これに対してリアライズGT-RはQ1で敗退し、予選17番手に低迷した。「ミスはありませんでした。いまのクルマのパフォーマンスを出し尽くしましたが、タイムが出せなかった」とQ1を担当した藤波は唇を噛む。

これと同様に公式練習で電気系のトラブルに祟られていたARTA NSXもQ2進出を果たせずに予選は20番手と低迷。Q1を担当した高木は「優勝しかチャンスはありませんでしたが、富士は得意とするコースなのでタイトル争いを意識していました。でも、公式練習でトラブルが出てしまったので、チャンスを失いました」と振り返っていたが、この予選でタイトル争いの流れは決していたのかもしれない。

決勝で必死の追走を見せるものの、「届きませんでしたね。予選がすべてでした」と藤波が語るように、リアライズGT-Rは5位でフィニッシュしたが、タイトル獲得の必須条件である優勝を逃した。

同じく逆転でタイトル獲得に挑んでいたARTA NSXも7番手まで追い上げるものの、レース終盤でGT500車両と接触し24位に沈む。

一方、ポールポジションからスタートしたBRZはレース序盤で首位をキープ。22周目に60号車シンティアムLMコルサGRスープラGTにトップを譲るものの、前半スティントを担当した井口が2番手で後続を引き離し、後半スティントを担当した山内もアンダーカットに成功したマシンを次々にオーバーテイクしていた。

さらに後半戦をリードした52号車埼玉トヨペットGB GRスープラGT、

S.Tamura



両ドライバーを全スタッフがサポート！
チームの総合力で悲願のタイトルを獲得

最終戦で3位入賞を果たし、念願のタイトルを獲得。両ドライバーを信頼し、すべてを託した小澤総監督は「井口のペースも良かったし、山内の勝負強さもすごかった」と語る。


T.Ogasawara

3番手につけていた88号車JLOCランボルギーニGT3など、上位陣が相次いで脱落したことにより、BRZは54周目には4番手に浮上する。

このまま4番手でフィニッシュしてもBRZはタイトルを獲得できたが、山内は攻めの姿勢を貫いた。「前にクルマがいたので抜いていこうと必死だった」という山内に対して、小澤監督も「ドライバーが集中していたし、前に行きたいという気持ちを尊重したかったので、指示は出しませんでした」と最後までドライバーを信じ続けた。

その結果、BRZは60周目に4号車グッドスマイル初音ミクAMGをかわして3位に入賞。ポディウムフィニッシュで有終の美を飾り、スバル／STI、シャーシ開発を担ってきたR&Dスポーツ、そして、井口、山内が初めてスーパーGTのGT300クラスでチャンピオンに輝いた。

得意な鈴鹿で惨敗 決勝で強いマシンに

BRZが今季タイトルを獲得できた要因はひとつではない。また、スバル車がこの栄冠を手にするまでには25年──じつに四半世紀もの歳月を要した。

1997年にキャロッセがJGTCに初代インプレッサを投入し、2009年にはR&DスポーツがレガシィB4を投入。2012年にBRZを投入するなど、JGTC／スーパーGTで素晴らしい活躍をみせてきたスバル陣営は、これまでに数多くの勝利を獲得した。その一方で、タイトルを獲得できずにシーズンを終えていたことから“無冠の王者”という印象が拭えない。

しかし、2021年はデビューから25年目、R&Dスポーツとタッグを組んでから参戦13年目にしてタイトルを獲得した。結果的に計4回のポールポジション獲得で予選での速さをみせつけたほか、優勝1回、2位1回、3位2回と合計4回の表彰台を獲得するなど決勝での強さをみせつけるシーズンとなったが、BRZは決して順風満帆というわけではなく、序盤戦は苦しい展開を強いられていた。

2021年に合わせて新型BRZを投入したスバル陣営は、開幕前の合同テストで好タイムを連発。そのため、チャンピオン候補の筆頭と目されていたが、開幕戦の岡山で予選19番手と出遅れると決勝でも15位と敗退。第2戦の富士では予選でポールポジションを獲得したが、決勝では2位と惜敗した。

負の連鎖はその後も続いた。第4戦

S.Tamura



逆転でのタイトル獲得に向けて優勝を狙っていたリアライズGT-Rだが、5位に止まり、ランキング2位。「全部を出し切ったけれど、届きませんでした」と藤波は完全燃焼。



タイトル獲得に向けて得意の富士で優勝を狙っていたARTA NSXだがGT500車両との接触で24位。「ポイントを逃すレースが多かった。スバルは強かったですね」と高木。

M.Kamio



K.Masuda

のツインリンクもてぎは予選で7番手にとどまると、決勝もペースアップを果たせずに11位と惨敗した。続く第3戦の鈴鹿ではシーズン2度目のポールポジションを獲得し、決勝でもレースをリードしたものの、セーフティカーの解除後はペースが上がらず10位に後退。前評判に反して、スバルBRZは苦しい展開を強いられていたのだが、小澤総監督によればこの鈴鹿での惨敗がターニングポイントになったという。

「冬の寒い時期に開発していたし、速さを追い求めていたので、暑い季節のロングランに対応することができませんでした。なかでも鈴鹿で惨敗したことが印象的でした。これまで鈴鹿は最もBRZが得意とするコースで、予選でもポールポジションを獲得。決勝も勝つつもりだったんですけど、惨敗に終わった。あのときからみんなの気持ちが切り替わった。これまでは、少なからずタイヤメーカーに頼っている部分が多かったけれど、〝クルマを仕上げないダメ〟というようになって試行錯誤するようになりました」

この鈴鹿での悔しい思いが新型BRZを強くした。第5戦のSUGOでポール・トゥ・ウインを達成すると第7戦のオートポリスでも予選で2番手、決勝も3位で表彰台を獲得するなど安定した走りを披露した。

「SUGOで勝って、オートポリスでもいいところに行けたのでタイトルが見えてきた。最終戦の富士は気温、路温が低くなることもあって厳しいレースを予想していたことから、もてぎで勝ってチャンピオンを獲ることがもっともラクなストーリーだったんですけどね。ライバルが速くてそれを許してくれなかった」と語る小澤総監督だが、その言葉どおり、予選2番手で迎えた第7戦のもてぎは6位に終わった。

しかし、最終戦で表彰台フィニッシュを果たし、念願のタイトルを獲得。

「2012年にBRZがデビューして以来、山野（哲也）選手、佐々木（孝太）選手が育ててきたクルマを僕と山ちゃん（山内）が引き継いできました。開幕当初は新型BRZと仲良くなれなくて苦しい状況でしたが、チームと山ちゃんがフォローしてくれたことでタイトルを獲得することができた。みんなで勝ち獲れたチャンピオンだと思います」と2021年を振り返る井口。

さらに山内もタイトル獲得の喜びを次のように語る。

「苦労した年が2〜3年も続きましたが、スバル、STIもあきらめずに努力を続けてきた。個人的に子供ができた年にチャンピオンを獲れたことはうれしい。素晴らしい一年でした」

スーパーGTでようやくチャンピオンを獲得したスバルだが、WRCのように、このまま黄金期を築くことができるのだろうか？

「最終戦の寒いコンディションに合わせられたし、粘り強く3位で表彰台を獲ることもできた。我々にとって来年を戦ううえでいい経験になりました」

新型BRZのさらなる熟成が予想されるほか、小澤総監督も手応えをつかんでいるだけに、王座防衛に挑むスバルBRZが2022年もタイトル争いを左右するに違いない。

GT500 一撃選手権

もしもハンデが全戦全車同一だったら 誰が予選一発で最速だったのか

速いドライバー／マシンが結果を出せば、ハンデで強制的に遅くするのがスーパーGTだ
そのおかげでシリーズは接戦になる一方で、本当に速い者が分かりづらくなる
ならばそのハンデのぶん、どれだけ遅くなったかが分かれば最速ドライバーが見えてくる

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）／上尾雅英（Masahide Kamio）／益田和久（Kazuhisa Masuda）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



Who's the Fastest?

データ集計方法

SW／燃リスに独自係数をかけて 全車同一条件でタイムを導く

Round 6 オートポリス	Round 5 SUGO	Round 3 鈴鹿	Round 4&7 もてぎ	Round 2&8 富士	Round 1 岡山	コース別係数
0.18	0.14	0.20	0.18	0.15	-	サクセスウエイト (sec／10kg)
0.29	0.21	0.40	0.39	0.34	-	燃料リストリクター (sec／rank down)

上記はサクセスウエイト10kgにつき何秒タイムダウンするのか、燃リスがワンランクダウンするごとに何秒ダウンするのかをコース別にまとめたもの。これは本誌が３メーカーに取材したうえでだいたい平均となるように調整した値。本来は車種やタイヤによっても数値が変わってくるが、あえて統一している。P64以降の各ラウンドごとの予選リザルトは、実際のタイムにこの数値をかけて出した仮想タイムである。



イチバンは誰だ?

2021 SUPER GT

スーパーGTは、決勝を走り抜いて得られたポイントの合計で争われるレースだ。だが、その一方で予選にこだわるドライバーは多い。レーシングドライバーにとって一発の速さがあることは、最大級の魅力でもあり、ポールシッターはドライバー仲間からも一目置かれる存在となる。

予選でPPが確定したチームが大喜びしている場面はおなじみだが、平凡なポジションなのになぜか「上出来!」とニコニコしているシーンを見たことはないだろうか。彼らは、じつは「ハンデを考えればPP相当のタイムが出た!」と喜んでいるのだ。つまり、「ハンデ分のタイムダウン」を知っており、「サクセスウエイトと燃料流量リストリクターぶんで約○秒ダウンだから、本当の我々の実力はこのあたり」と、自分の立ち位置を見積もっているのである。GT500では3メーカーともこのラップタイム感度を把握しており、ライバルや自陣での力関係を常に注視している。

ラップタイム感度に用いられる係数は、サーキットごとに違うのが普通だ。たとえば富士とオートポリスを比較した場合、富士ではウエイト感度が低い(ウエイトの影響が少ない)が、燃リス感度は高い(燃リスの影響が大きい)。これは、サーキットのレイアウトによる特性の違いから生まれる。これらの感度が高いコースでは、ハンデが大きいとQ1突破でさえ難しくなり、「Q2進出できたら上出来」という状況が生まれるのである。そうなると、Q1を担当するドライバーのプレッシャー



	実際のランキングとタイム	係数をかけた後のランキングとタイム
1st	A 1'25"000 (0/-) SW、燃リス分のロスはなし	C 1'24"700
2nd	B 1'25"700 (20/1) SW分0.36秒+燃リス分0.29秒=0.68秒ロス	A 1'25"000
3rd	C 1'26"000 (40/2) SW分0.72秒+燃リス分0.58秒=1.3秒ロス	B 1'25"002

AはBに対してコンマ7秒、Cに対しては1秒もの大差をつけてPPを獲得しているように見えても、じつは3人のなかでもっともがんばったのはCということが分かる。Cは40kg搭載して、コーナーのブレーキングでは止まらない、立ち上がりでは加速しないマシンと格闘し、さらにストレートでは燃リスの影響で車速の伸びが悪い。それらのロスが合計1.3秒にもおよぶので、これを実際のタイムから差し引くと、トップのAを上回るのだ。これらの係数は本誌が3メーカーを取材した内容から導き出したもの。本来は車種やタイヤ(そのスペックも含む)、当日のコンディションなども考慮すべきところを、あえてマシン、タイヤともすべて共通の数値にしているので、あくまでも参考として受け止めていただきたい。

たとえばオートポリスの場合

サクセスウエイト10kgに対して0.18秒遅くなるので、40kg搭載すれば0.18×4=0.72秒遅くなる

燃リス1ランクダウンに対して0.29秒遅くなるので、2ランクダウンなら0.29×2=0.58秒遅くなる

SW40kg&燃リス2ランクダウンの条件ならば、0.72+0.58=1.3秒遅くなる

T.Moriyama
M.Hirata

キーパーのふたりが全車同一条件で堂々のトップ

Round 1 岡山

SW なし
燃リス なし

Q1 Real Rank

Pos	No	Driver	Time
1	37	平川亮	1'17"966
2	14	山下健太	1'18"091
3	38	石浦宏明	1'18"177
4	36	関口雄飛	1'18"190
5	16	大湯都史樹	1'18"436
6	64	大津弘樹	1'18"471
7	19	国本雄資	1'18"514
8	39	H.コバライネン	1'18"665
9	17	B.バゲット	1'18"682
10	3	千代勝正	1'18"699
11	1	武藤英紀	1'18"826
12	23	松田次生	1'18"859
13	12	松下信治	1'18"926
14	8	野尻智紀	1'19"046
15	24	高星明誠	1'19"547

Q2 Real Rank

Pos	No	Driver	Time
1	37	阪口晴南	1'17"701
2	14	大嶋和也	1'17"808
3	36	坪井翔	1'18"060
4	39	中山雄一	1'18"440
5	38	立川祐路	1'18"814
6	64	伊沢拓也	1'19"057
7	16	笹原右京	1'21"987
8	19	宮田莉朋	―

開幕戦は全車ノーハンデの完全イコールのため、この場で速いドライバー／マシンは間違いなくそのポテンシャルは高い。下馬評ではNSXが有利と見られていたが、ふたを開ければスープラが圧倒。そのなかでもキーパーが速さを発揮し、Q1で平川、Q2で晴南がそれぞれトップタイムをマークした。平川自身も、「今年のなかではベストのアタック」と語っている。Q2担当の晴南は、そのタイムを見て「やばい、失敗できない」と思ったとか。


T.Ogasawara

Q1担当はトップ8に入るだでなく Q2に向けてマシンやドライビングの的確なアドバイスが問われる

スープラ優勢のなか福住がQ2でトップ

Round 2 富士

SW 0.15sec／10kg
燃リス 0.34sec／rank down

Q1 Real Rank

Pos	No	SW	燃リス
1	14	40	―
2	8	8	―
3	36	30	―
4	37	24	―
5	38	10	―
6	19	0	―
7	39	16	―
8	23	0	―
9	16	0	―
10	64	0	―
11	17	12	―
12	3	4	―
13	12	2	―
14	24	0	―
15	1	6	―

Q1 Virtual Rank

No	Driver	Time
14	山下健太	1'26"576
36	坪井翔	1'26"755
37	平川亮	1'26"867
8	野尻智紀	1'27"075
39	中山雄一	1'27"178
38	石浦宏明	1'27"179
19	国本雄資	1'27"406
23	松田次生	1'27"478
16	笹原右京	1'27"509
17	塚越広大	1'27"537
64	伊沢拓也	1'27"555
3	千代勝正	1'27"693
12	松下信治	1'27"867
24	佐々木大樹	1'28"138
1	山本尚貴	1'28"559

Q2 Real Rank

Pos	No	SW	燃リス
1	19	0	―
2	8	8	―
3	38	10	―
4	36	30	―
5	37	24	―
6	14	40	―
7	23	0	―
8	39	16	―

Q2 Virtual Rank

No	Driver	Time
8	福住仁嶺	1'26"379
19	宮田莉朋	1'26"496
36	関口雄飛	1'26"616
14	大嶋和也	1'26"642
37	阪口晴南	1'26"870
38	立川祐路	1'26"881
23	R.クインタレッリ	1'27"283
39	H.コバライネン	1'27"339

前戦で優勝したエネオスはもっとも重い40kgのSWだが、Q1で山下がトップタイムをマークし、SW換算後はさらにライバルを引き離すかたちに。Q2では、8kgのSWを積んで２番手だった福住が、実質トップという結果。とはいえ、PPを獲得した宮田は、今季の予選アタックは２回だが(開幕戦はノーアタック)、それぞれ２、３番手という好ポジションで、「来年は他のチームに取られてしまう」とマサ監督がうれしい悲鳴。


T.Ogasawara

牧野が今季初アタックで完全復活をアピール

Round 4 もてぎ

SW 0.18sec／10kg
燃リス 0.39sec／rank down

Q1 Real Rank

Pos	No	SW	燃リス
1	1	22	―
2	16	0	―
3	19	10	―
4	37	46	―
5	36	30	―
6	3	16	―
7	38	10	―
8	64	2	―
9	8	14	―
10	23	0	―
11	24	0	―
12	39	26	―
13	14	36	2
14	17	35	1
15	12	6	―

Q1 Virtual Rank

No	Driver	Time
37	平川亮	1'37"462
1	牧野任祐	1'37"605
36	坪井翔	1'37"795
17	塚越広大	1'38"035
3	千代勝正	1'38"076
38	石浦宏明	1'38"224
14	大嶋和也	1'37"481
19	国本雄資	1'38"030
16	大湯都史樹	1'38"125
64	大津弘樹	1'38"372
39	中山雄一	1'38"418
8	野尻智紀	1'38"429
23	松田次生	1'38"876
24	高星明誠	1'38"886
12	松下信治	1'39"340

Q2 Real Rank

Pos	No	SW	燃リス
1	1	22	―
2	19	10	―
3	16	0	―
4	36	30	―
5	37	46	―
6	64	2	―
7	3	16	―
8	38	10	―

Q2 Virtual Rank

No	Driver	Time
1	山本尚貴	1'37"102
36	関口雄飛	1'37"325
19	宮田莉朋	1'37"369
37	阪口晴南	1'37"464
16	笹原右京	1'37"768
3	平手晃平	1'38"148
38	立川祐路	1'38"257
64	伊沢拓也	1'38"365

もてぎが得意な平川がQ1でトップ。牧野は復帰後の初アタックだったが、２番手というポジションで復活をアピールしてみせた。Q2でも山本がトップタイムで、スタンレーの速さが目立った。ただ、それに続いたのはホンダ勢ではなくスープラで、とくにトムスの２台が速い。もてぎはNSXが速いイメージがあったが、トヨタ勢は昨年劣勢を強いられたことから、オフに対策してきたことの効果が出た模様。宮田も大健闘の３番手。


M.Kamio

は大きくなる。

Ｑ１は「上位８台に残りさえすれば良い」という簡単なものではなく、なかなか大変らしい。近年はＱ１と言えど激戦であり、「やりたくない」とぐちをこぼすドライバーもいるほどだ。

ＧＴのレーススケジュールは、予選日午前中に公式練習を行ない、その後だいたい2時間後くらいに予選を開始する。ところがタイヤコンペティションが激しいＧＴは、わずかなコンディション変化でそのバランスが変わってしまうことがある。午前中はニュートラルのステアバランスだったのが、予選になるとアンダー／オーバーが強くなってしまった、というように。公式練習での感触が残ったままアタックに出て行ったらバランスが変わってしまっていて、そのなかで戸惑いつつもタイムを出さなければならない。午前中に走行しているとはいえ、ぶっつけ本番に近く、ドライバーのアドリブ力も問われるのだ。

「今年は予選と決勝で天気が違うことが多く、どちらかが晴れでどちらかが曇りだったりすると、(予選と決勝スタートは同じタイヤを使用する規則のため)タイヤやクルマのマッチングがすごく難しかった。そのスイートスポットがすごく狭いというか」

そう語るのは、キーパー トムスＧＲスープラの平川亮だ。今季のスープラ勢で印象に残っているのは、第３戦鈴鹿の予選で全車Ｑ１落ちしたときだ。ハンデの影響も考えられたが、それでも同レベルのアステモＮＳＸ‐ＧＴがＱ２に進出していることから、スープ

ダンロップ勢強し Q1、Q2で最速タイム

Round 3 鈴鹿

SW 0.20sec／10kg
燃リス 0.40sec／rank down

Q1 Real Rank

Pos	No	SW	燃リス
1	64	2	—
2	16	16	—
3	24	0	—
4	23	4	—
5	8	26	—
6	3	26	—
7	17	35	1
8	12	6	—
9	19	40	—
10	38	16	—
11	1	47	1
12	36	35	1
13	39	28	—
14	37	37	1
15	14	36	2

Q1 Virtual Rank

No	Driver	Time
64	大津弘樹	1'44"693
17	塚越広大	1'44"928
1	山本尚貴	1'44"970
14	山下健太	1'45"216
36	坪井翔	1'45"226
16	笹原右京	1'45"270
37	平川亮	1'45"374
19	国本雄資	1'45"377
8	福住仁嶺	1'45"407
3	千代勝正	1'45"502
23	松田次生	1'45"681
24	佐々木大樹	1'45"727
39	中山雄一	1'45"817
38	石浦宏明	1'45"915
12	平峰一貴	1'46"033

Q2 Real Rank

Pos	No	SW	燃リス
1	64	2	—
2	16	16	—
3	23	4	—
4	24	0	—
5	8	26	—
6	17	35	1
7	3	26	—
8	12	6	—

Q2 Virtual Rank

No	Driver	Time
16	大湯都史樹	1'45"029
17	B.バゲット	1'45"055
64	伊沢拓也	1'45"088
8	野尻智紀	1'45"510
23	R.クインタレッリ	1'45"630
3	平手晃平	1'45"769
24	高星明誠	1'45"861
12	松下信治	1'48"952

予選で３、４番手をゲットし、決勝では表彰台を独占したGT-Rだが、ハンデを考慮すると、じつはそこまでポテンシャルが高くはなかったことが分かる。代わりに速さが際立っていたのは、ダンロップ勢だった。とくにQ1での大津は圧倒的。同じくDLの大湯もQ2でトップタイムだった。この両車に、Q1、Q2共に肉薄したのがアステモのふたりで、とくにQ2のバゲットが優進。トヨタ勢は全車Q1落ちしたが、実力的には、４台は通過できた。


K.Masuda

アステモの速さが光る 平手がGT-R勢今季最上位

Round 5 SUGO

SW 0.14sec／10kg
燃リス 0.21sec／rank down

Q1 Real Rank

Pos	No	SW	燃リス
1	39	28	—
2	16	20	—
3	64	4	—
4	8	26	—
5	12	16	—
6	38	22	—
7	17	43	1
8	3	39	1
9	37	39	1
10	1	46	2
11	14	36	2
12	23	44	—
13	19	40	—
14	36	47	1
15	24	22	—

Q1 Virtual Rank

No	Driver	Time
1	牧野任祐	1'09"719
17	塚越広大	1'09"805
14	大嶋和也	1'09"867
39	中山雄一	1'09"883
3	千代勝正	1'09"925
8	野尻智紀	1'09"973
37	平川亮	1'09"988
16	笹原右京	1'10"023
12	平峰一貴	1'10"180
38	石浦宏明	1'10"187
36	坪井翔	1'10"204
23	松田次生	1'10"226
64	大津弘樹	1'10"274
19	国本雄資	1'10"348
24	高星明誠	1'10"832

Q2 Real Rank

Pos	No	SW	燃リス
1	8	26	—
2	16	20	—
3	12	16	—
4	17	43	1
5	3	39	1
6	64	4	—
7	38	22	—
8	39	28	—

Q2 Virtual Rank

No	Driver	Time
17	B.バゲット	1'09"467
8	福住仁嶺	1'09"523
3	平手晃平	1'09"576
16	大湯都史樹	1'09"769
12	松下信治	1'10"014
38	立川祐路	1'10"107
39	H.コバライネン	1'10"231
64	伊沢拓也	1'10"310

燃リス組の多くがQ1落ちしたなか、Q2進出を果たしたのがアステモとクラフトスポーツの２台。塚越は「第４戦もてぎ以降クルマの調子が良くなった」と語り、そのとおりの走りを披露している。同じホンダ勢のスタンレー牧野は、燃リス２ランクダウンのためQ1突破はならなかったが、実際にはトップタイムをマークしており、大健闘と言える。クラフトスポーツ平手は、このレースで優勝したカルソニックよりも実質速いタイムをマーク。


T.Ogasawara

ライバルを震撼させた エネオスの驚愕タイム

Round 6 AP

SW 0.18sec／10kg
燃リス 0.29sec／rank down

Q1 Real Rank

Pos	No	SW	燃リス
1	16	24	—
2	64	10	—
3	14	36	2
4	8	30	—
5	39	40	—
6	23	35	1
7	17	48	2
8	37	39	1
9	24	32	—
10	38	22	—
11	12	39	1
12	36	46	2
13	1	49	3
14	19	40	—
15	3	39	1

Q1 Virtual Rank

No	Driver	Time
14	山下健太	1'30"145
1	山本尚貴	1'30"400
17	塚越広大	1'30"633
16	大湯都史樹	1'30"957
36	関口雄飛	1'30"992
64	大津弘樹	1'31"258
23	松田次生	1'31"396
37	平川亮	1'31"401
12	松下信治	1'31"555
39	中山雄一	1'31"714
8	福住仁嶺	1'31"770
24	佐々木大樹	1'32"150
3	千代勝正	1'32"341
38	石浦宏明	1'32"386
19	国本雄資	1'32"454

Q2 Real Rank

Pos	No	SW	燃リス
1	16	24	—
2	14	36	2
3	64	10	—
4	8	30	—
5	23	35	1
6	37	39	1
7	17	48	2
8	39	40	—

Q2 Virtual Rank

No	Driver	Time
14	大嶋和也	1'29"937
17	B.バゲット	1'30"772
23	R.クインタレッリ	1'31"109
16	笹原右京	1'31"338
37	S.フェネストラズ	1'31"430
8	野尻智紀	1'31"588
64	伊沢拓也	1'31"888
39	H.コバライネン	1'32"358

通常、２リスダウンならばQ1突破できて上出来といったところ。つまりQ1のアステモの位置が常識的な速いマシンの位置(これでも充分速いが)。だが、このときのエネオスは驚愕の速さを見せた。Q1の山下は完璧なアタックではないにも関わらず、２番手以下に実質コンマ３秒近く、Q2大嶋にいたってはコンマ８秒以上も引き離している。ドライバーだけでなく、マシン、タイヤも含めたトータルパッケージが決まった証拠と言える。


S.Yoshida

ラはマシンとタイヤのバランスやその選択にどこか難しさを抱えていたのかもしれない。

Ｑ１担当は、戸惑いつつもなんとか走り切り、Ｑ２に無事つなげたとしても、それで仕事が終わりというわけではない。いま路面コンディションはどういう状況なのか、それに合わせてマシンをどうアジャストすべきなのか、さらにはＱ２アタックでのドライビングは何に気をつけるべきなのか等、エンジニアとＱ２担当ドライバーに伝える任務がある。ＡＲＴＡ ＮＳＸ‐ＧＴでおもにＱ２を担当する福住仁嶺は、今季抜群の速さを見せたが、「野尻（智紀）さんさまさまです」と言う。Ｑ１を担当する野尻の的確な判断とアドバイスがあって初めて自分が思い切りアタックできるというのだ。Ｑ１担当は速さだけでなく、状況判断やインフォメーション能力も含めた多くの能力が問われるのである。

ということで、今季の最速ドライバーを、Ｑ１、Ｑ２それぞれで導き出したところ、Ｑ１は山下健太、Ｑ２は福住という結果になった。山下は、「クルマがいいので」と言いつつ、「でもうれしい」と言う。そして一撃の速さの理由をこう語る。

「最近のＧＴのタイヤは難しくて、温まっているように感じてもじつは温まっていなかったりする。その感覚を自分ではつかんでいるつもりです。そしてピークグリップを１周にまとめる自信はありますね。走行時間が少なく、感覚がないまま予選に向かうことが多いけど、そういう状況でもまとめられ

Round 7 もてぎ

Q1で山本、Q2で福住トップ もてぎはやはりホンダ勢が優勢

SW 0.18sec／10kg
燃リス 0.39sec／rank down

Q1 Real Rank

Pos	No	SW	燃リス
1	24	16	—
2	17	44	—
3	8	35	—
4	12	32	—
5	16	13	—
6	19	20	—
7	23	37	—
8	39	26	—
9	14	35	—
10	1	43	1
11	64	5	—
12	37	30	—
13	3	36	—
14	36	41	—
15	38	26	—

Q1 Virtual Rank

No	Driver	Time
1	山本尚貴	1'35"631
17	塚越広大	1'35"810
8	野尻智紀	1'36"120
12	平峰一貴	1'36"292
23	松田次生	1'36"293
24	高星明誠	1'36"314
14	山下健太	1'36"438
36	坪井翔	1'36"555
39	中山雄一	1'36"557
19	国本雄資	1'36"573
3	千代勝正	1'36"616
16	笹原右京	1'36"684
37	S.フェネストラズ	1'36"714
38	石浦宏明	1'36"876
64	伊沢拓也	1'37"104

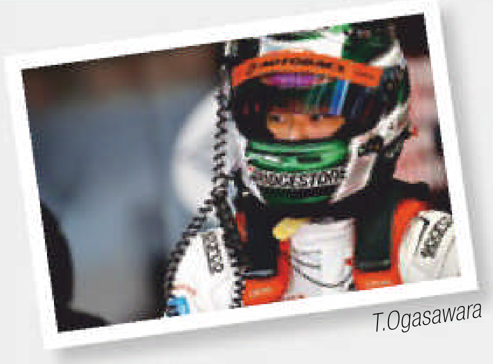
Q2 Real Rank

Pos	No	SW	燃リス
1	19	20	—
2	24	16	—
3	8	35	—
4	12	32	—
5	16	13	—
6	39	26	—
7	23	37	—
8	17	44	—

Q2 Virtual Rank

No	Driver	Time
8	福住仁嶺	1'35"532
19	宮田莉朋	1'35"533
24	佐々木大樹	1'35"783
12	松下信治	1'35"948
39	H.コバライネン	1'36"144
16	大湯都史樹	1'36"322
23	R.クインタレッリ	1'36"639
17	B.バゲット	1'36"692

ハンデが半減する第７戦もてぎでは、燃リスダウンのマシンはランキングトップのスタンレーのみ。実質山本がトップタイムをマークしていたが、ハンデが効いてQ1落ち。もてぎは鈴鹿の次に燃リスダウンの影響が大きいので、さすがに厳しかった。実際の予選ではもてぎに強いヨコハマ勢がフロントロウを独占したが、じつは福住がPP宮田を1000分の１秒上回る速さを見せていた。福住はQ2で２回目の一番時計を記録したことになる。


T.Ogasawara

Round 8 富士

「自信あり」と語ったヤマケンが有言実行のトップに君臨

SW なし
燃リス なし

Q1 Real Rank

Pos	No	Driver	Time
1	1	牧野任祐	1'26"000
2	38	石浦宏明	1'26"253
3	39	中山雄一	1'26"289
4	8	野尻智紀	1'26"391
5	36	関口雄飛	1'26"491
6	3	千代勝正	1'26"513
7	14	大嶋和也	1'26"585
8	37	S.フェネストラズ	1'26"654
9	23	松田次生	1'26"770
10	17	塚越広大	1'26"860
11	19	国本雄資	1'26"876
12	16	大湯都史樹	1'26"951
13	24	佐々木大樹	1'27"096
14	12	平峰一貴	1'27"145
15	64	大津弘樹	1'28"168

Q2 Real Rank

Pos	No	Driver	Time
1	14	山下健太	1'25"764
2	1	山本尚貴	1'25"867
3	37	平川 亮	1'25"938
4	36	坪井翔	1'26"084
5	39	H.コバライネン	1'26"127
6	8	福住仁嶺	1'26"169
7	38	立川祐路	1'26"292
8	3	平手晃平	1'26"921

最終戦はノーハンデとなり全車ガチンコの戦い。富士はトヨタ勢が有利と見られており、下馬評どおりスープラ５台がQ2へ進出した。だがQ1でトップタイムをマークしたのは、NSXの牧野であった。Q2は予選前に「自信はある」と語っていた山下が、その言葉どおりPPを獲得してみせた（アタック自体はそれでも完璧ではなかったという）。ドラッギーなマシン特性とされるGT-Rはやはり苦戦。Q1突破はクラフトスポーツ千代のみという結果に。


M.Hirata

予選で最速ラップを刻むには ドライバーのテクニックだけでなく マシンやタイヤの合わせ込みが大事

2021スーパーGT GT500 一撃ランキング ドライバー編

Q1はヤマケン、Q2は福住がトップ

右の表は、SWと燃リスエフェクトをかけたうえでの予選順位をまとめたもの。Q1、Q2はコンディションが違うので、それぞれのセッションごとに集計している。Q1／Q2の担当分けを固定しているチームはほとんどないが、全８戦中の半数の４回以上担当した方を採用している。Q2担当の場合、Q1落ちが多ければ当然アタック機会は少なくなる。集計の結果、Q1は山下、Q2は福住がトップという結果になった。山下は第４戦もてぎ、最終戦富士ではQ2を担当し、もてぎはQ1落ちのためノーアタックに終わり、富士はトップであった。なお、４回アタック未満のドライバーのなかでは、Q1を３回担当した牧野が、平均1.3番手という抜群の速さを見せている。

※各数値はSW／燃リス換算後の予選順位。アタック回数が4回以上のドライバーに限定

Q1

Pos	No	Driver	1 岡山	2 富士	4 もてぎ	3 鈴鹿	5 SUGO	6 AP	7 もてぎ	8 富士	Total	担当回数	Ave
1	14	山下健太	2	1		4		1	7		15	5	3
2	37	平川亮	1	3	1	7	7	8			27	6	4.5
3	17	塚越広大		10	4	2	2	3	2	10	33	7	4.7
4	1	山本尚貴		15		3		2	1		21	4	5.2
5	36	坪井翔		2	3	5	11		8		29	5	5.8
6	8	野尻智紀	14	4	12		6		3	4	43	6	7.1
7	16	大湯都史樹	5		9			4		12	30	4	7.5
8	39	中山雄一		5	11	13	4	10	9	3	55	7	7.8
9	64	大津弘樹	6		10	1	13	6		15	51	6	8.5
10	38	石浦宏明	3	6	6	14	10	14	14	2	69	8	8.6
11	16	笹原右京		9		6	8		12		35	4	8.7
12	3	千代勝正	10	12	5	10	5	13	11	6	72	8	9
13	23	松田次生	12	8	13	11	12	7	5	9	77	8	9.6
14	19	国本雄資	7	7	8	8	14	15	10	11	80	8	10
15	12	平峰一貴				15	9		4	14	42	4	10.5
16	24	高星明誠	15		14		15		6		50	4	12.5
16	12	松下信治	13	13	15			9			50	4	12.5
18	24	佐々木大樹		14		12		12		13	51	4	12.7

※各数値はSW／燃リス換算後の予選順位。アタック回数が4回以上のドライバーに限定

Q2

Pos	No	Driver	1 岡山	2 富士	4 もてぎ	3 鈴鹿	5 SUGO	6 AP	7 もてぎ	8 富士	Total	担当回数	Ave
1	8	福住仁嶺		1			2		1	6	10	4	2.5
2	17	ベルトラン・バゲット				2	1	2	8		13	4	3.2
3	23	ロニー・クインタレッリ		7		5		3	7		22	4	5.5
4	3	平手晃平			6	6	3			8	23	4	5.7
5	38	立川祐路	5	6	7		6			7	31	5	6.2
6	64	伊沢拓也	6		8	3	8	7			32	5	6.4
7	39	ヘイキ・コバライネン		8			7	8	5	5	33	5	6.6

2021スーパーGT GT500 一撃ランキング マシン編

N.Mitsuhashi



エネオスがシーズンをとおして高く安定

マシン別での予選一撃ランキングも出してみた。Q1とQ2の上の順位を採用して集計。そのため、Q1でＡ車が、Q2でＢ車がそれぞれトップの場合、両方とも順位を「1」としている。上位のマシンは、「ハンデがきつくなっても予選で速さを見せた」と言え、それはチャンピオンマシンに必要な条件。最終戦でタイトルを争った顔ぶれがそろうのは当然か。なかでもエネオスは全戦ひと桁台という、ずば抜けた一発を持っていたことが分かる。ただ、一撃に秀でていてもチャンピオンになれなかったのは、決勝での完走率やペースなどどこかに原因があったとも言え、逆にカルソニックは、一発こそ劣るものの決勝でのしぶとさがあったからこそ最終戦でタイトル争いができたのだろう。

Pos	No	Machine	Tyre	1 岡山	2 富士	4 もてぎ	3 鈴鹿	5 SUGO	6 AP	7 もてぎ	8 富士	Ave
1	14	ENEOS X PRIME GR Supra	BS	2	1	7	4	3	1	7	1	3.2
2	1	STANLEY NSX-GT	BS	11	15	1	3	1	2	1	1	4.3
3	17	Astemo NSX-GT	BS	9	10	4	2	1	2	2	10	5
3	36	au TOM'S GR Supra	BS	3	2	2	5	11	5	8	4	5
5	37	KeePer TOM'S GR Supra	BS	1	3	1	7	7	5	13	3	5.1
6	8	ARTA NSX-GT	BS	14	1	12	4	2	6	1	4	5.5
7	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	DL	5	9	5	1	4	4	6	12	5.7
8	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	BS	4	5	11	13	4	8	5	3	6.6
9	19	WedsSport ADVAN GR Supra	YH	7	2	3	8	14	15	2	11	7.7
10	38	ZENT CERUMO GR Supra	BS	3	6	6	14	6	14	14	2	8.1
11	23	MOTUL AUTECH GT-R	MI	12	7	13	5	12	3	5	9	8.2
11	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	MI	10	12	5	6	3	13	11	6	8.2
13	64	Modulo NSX-GT	DL	6	11	8	1	8	6	15	15	8.7
14	12	カルソニック IMPUL GT-R	BS	13	13	15	8	5	9	4	14	10.1
15	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	YH	15	14	14	7	15	12	3	13	11.6

M.Kamio



「自分が１位だとは思わなかった。うれしい」と語ったヤマケン。第７戦もてぎでは、アタック中にハーフスピンするというミスがあり（Q1敗退）、それがなければさらに平均順位が上がっていたと考えられる。

T.Ogasawara



Q2トップは福住。今季のベストアタックは、「ミスなくできたのは第７戦もてぎ」という。ドライバーたちのあいだで「速い」と評される福住だが、本人に自覚なく、さらに「予選もロングもどちらも嫌です（苦笑）」。



アタック中は「風向きや風量を気にしながら、予想との誤差を微調整して走っている」という平川。今季のベストは開幕戦岡山だが、逆にワーストは第５戦SUGO。「クルマをいじりすぎて合わせ込めなかった」。

S.Tamura



Q1の３位はベテランの塚越に。一発を出すコツは、「あるなら知りたい」と笑う。「ハンデがキツくなっても特別走りを変えたり、それに合わせてタイヤを選択したりすることはなく、いつも正攻法で戦っています」。

T.Ogasawara

る自信はあります」

山下が語る「感覚」は、しばらく走らないと忘れてしまうような繊細なものらしく、昨年第7戦もてぎで久々にドライブしたときはQ1落ちしてしまったほどだ。また、アタックはただ走っていれば良いわけではなく、アタックラップにグリップのピークがくるようにコントロールしなければならない。山下は、80％程度の走りでピークの出方を調整してウォームアップを行なっているのだという。

Q1で山下に次いで2位につけたのは平川で、それに続いたのが塚越広大という結果になったが、ふたりとも「そうは思っていなかった」と口をそろえる。平川は前述したように難しさを感じた今季、ベストアタックは開幕戦岡山だったという。「あのときは合わせ込みがそこまで難しくは感じなかったけど、決勝はイメージとは違った」という。

塚越は、「クルマの仕上がりがいいという裏付け。Q2に進めるということが自分の役目なので、それができているので良かった」と語る。

「予選の雰囲気は好きですね。すべてを1ラップにかけるので、まさに極み。アタック前はいまだに緊張します」

Q2でトップの福住は、自身では「速いと感じていない」と語り、Q1での野尻の的確なアドバイスと、それをもとにチームがアジャストする流れが昨年から続いているからだという。そういう意味では、GTの予選はアタッカーはひとりでも、チーム戦ということなのだろう。

M.Hirata



第1／第2スティントの仕事 異なる任務の裏側

いまのスーパーGTは後半担当が目立ってる? でも、それも前半担当の役割遂行があってこそ!

ふたりのドライバーで戦うスーパーGTは
ひとりが速い、強いだけでは勝つことができない
近年はルールの影響もあり、ロングスティントで
バトルも多発する後半担当が目立つ傾向だが
そこまでの過程として前半担当は重大な任務に就いている
第1／第2スティントで求められる異なるタスク
それを完遂できたチームが"強い"のだ

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／上尾雅英（Masahide Kamio）
草皆茂則（Shigenori Kusakai）／石原 康（Yasushi Ishihara）



スティント別特殊任務

第1スティント

- 接触リスクマネジメント
- 燃費走行
- 的確なフィードバック
- レースを組み立てる

第2スティント

- アウトラップの速さ
- ロングランでの安定感
- タイヤマネジメント
- ファイター

今季のスタンレーNSX・GTは「さすがディフェンディングチャンピオン」と言わしめるほどに強かった。予選だけを見れば、8戦中6戦でQ1敗退。これは実質3大会目として開催された第4戦もてぎでポール・トゥ・フィニッシュし、その後も上位入賞を続けたことで重いサクセスウエイト（SW）を課されたことも要因と思われる。第7戦もてぎでは、唯一燃料流量リストリクターを絞られてもいた。SWは一発のタイムでより大きな足かせとなる。SWが解除された第8戦富士では予選2番手を獲得。先の『一撃選手権』でも分かるように、ハンデが全車同一だったらスタンレーNSXは速かったのだ。

近年のGT500は第1スティントをミニマムとし、第2スティントを長く走るというのがトレンドとなっている。セーフティカーが入るリスクを考えると、早めのピットで後半勝負になりがち。その戦略自体は最近になって始まったことではないが、「省燃費＝高出力」という新次元のエンジン開発競争に突入したことで拍車がかかったといえる。なかでもNSXが燃費に優れ、早めのピット（給油）を武器にスタンレーNSXは何度もアンダーカットを成功させてきた。だが、加速する新次元のエンジン開発競争により、G

2017-2021 SUPER GT GT500 過去5年の担当スティント

レースではさまざまな要素が働くため一概には言えないが、どちらのスティントを得意としているかの参考とすべく、過去5年で担当したスティント、その担当スティントでの成績を調査。今季（カッコ内）においては15台中11台が専任。前半と後半で求められる役割は異なり、より適した配置としているのだろう。今季チャンピオンのau GRスープラ、2連覇目前でタイトルを逃したスタンレーNSXはともに役割分担を一貫していた。

第1スティント／第2スティント　優勝／表彰台／完走率／AVE 平均順位

※編集部調べ。カッコ内は今季の成績。3回以上のスティントとなる長距離レースは除く。小数点第二位は四捨五入しています。

#1 STANLEY NSX-GT

ドライバー	第1スティント	第1スティント成績	第2スティント成績	第2スティント
山本尚貴	30.3%	担当:10回／優勝1回／表彰台3回／完走率80%／AVE 7.8位	担当:23回(7回)／優勝2回(1回)／表彰台7回(2回)／完走率95.7%(100%)／AVE 5.5位(6.7位)	69.7%
牧野任祐	75.0%	担当:15回(6回)／優勝2回(1回)／表彰台5回(2回)／完走率93.3%(100%)／AVE 5.7位(6.5位)	担当:5回／優勝0回／表彰台1回／完走率100%／AVE 7.6位	25.0%
武藤英紀	92.6%	担当:25回(1回)／優勝0回／表彰台1回／完走率84%(100%)／AVE 9.2位(8位)	担当:2回／優勝0回／表彰台0回／完走率100%／AVE 11位	7.4%

#3 CRAFTSPORTS MOTUL GT-R

ドライバー	第1スティント	第1スティント成績	第2スティント成績	第2スティント
平手晃平	51.9%	担当:14回(1回)／優勝1回／表彰台1回／完走率92.9%(100%)／AVE 7.5位(9位)	担当:13回(6回)／優勝1回／表彰台3回(1回)／完走率84.6%(83.3%)／AVE 6.6位(6.8位)	48.1%
千代勝正	44.4%	担当:12回(6回)／優勝0回／表彰台2回(1回)／完走率75%(83.3%)／AVE 6.9位(6.8位)	担当:15回(1回)／優勝0回／表彰台0回／完走率100%／AVE 8.3位(9位)	55.6%

#8 ARTA NSX-GT

ドライバー	第1スティント	第1スティント成績	第2スティント成績	第2スティント
野尻智紀	39.4%	担当:13回(2回)／優勝2回／表彰台3回／完走率84.6%(100%)／AVE 6.9位(8.5位)	担当:20回(5回)／優勝5回(2回)／表彰台7回(2回)／完走率85%(100%)／AVE 5.9位(4.8位)	60.6%
福住仁嶺	53.3%	担当:8回(5回)／優勝2回(2回)／表彰台3回(2回)／完走率100%／AVE 6.1位(4.8位)	担当:7回(2回)／優勝1回／表彰台2回／完走率85.7%(100%)／AVE 6.5位(8.5位)	46.7%

#12 カルソニック IMPUL GT-R

ドライバー	第1スティント	第1スティント成績	第2スティント成績	第2スティント
平峰一貴	20.0%	担当:3回／優勝0回／表彰台0回／完走率100%／AVE 11.7位	担当:12回(7回)／優勝1回(1回)／表彰台3回(2回)／完走率91.7%(100%)／AVE 6.6位(6.7位)	80.0%
松下信治	100.0%	担当:7回(7回)／優勝1回(1回)／表彰台2回(2回)／完走率100%／AVE 6.7位(6.7位)	担当:—／優勝—／表彰台—／完走率—／AVE —	0%

#14 ENEOS X PRIME GR Supra

ドライバー	第1スティント	第1スティント成績	第2スティント成績	第2スティント
大嶋和也	57.6%	担当:19回(5回)／優勝2回(1回)／表彰台8回(2回)／完走率94.7%(100%)／AVE 6.4位(8.2位)	担当:14回(2回)／優勝0回／表彰台4回／完走率100%／AVE 7.4位(8.5位)	42.4%
山下健太	47.6%	担当:10回(2回)／優勝0回／表彰台4回／完走率100%／AVE 6.1位(8.5位)	担当:11回(5回)／優勝2回(1回)／表彰台4回(2回)／完走率100%／AVE 6.7位(8.2位)	52.4%

#16 Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT

ドライバー	第1スティント	第1スティント成績	第2スティント成績	第2スティント
笹原右京	40.0%	担当:6回(4回)／優勝0回／表彰台0回／完走率100%／AVE 8.7位(7.5位)	担当:9回(3回)／優勝0回／表彰台1回／完走率77.8%(66.7%)／AVE 8位(9位)	60.0%
大湯都史樹	42.9%	担当:3回(3回)／優勝0回／表彰台0回／完走率66.7%／AVE 9位(9位)	担当:4回(4回)／優勝0回／表彰台0回／完走率100%／AVE 7.5位(7.5位)	57.1%

#17 Astemo NSX-GT

ドライバー	第1スティント	第1スティント成績	第2スティント成績	第2スティント
塚越広大	15.2%	担当:5回／優勝0回／表彰台2回／完走率100%／AVE 5.8位	担当:28回(7回)／優勝3回／表彰台6回(1回)／完走率82.1%(85.7%)／AVE 6.9位(6.8位)	84.8%
ベルトラン・バゲット	72.7%	担当:24回(7回)／優勝2回／表彰台3回(1回)／完走率87.5%(85.7%)／AVE 8.1位(6.8位)	担当:9回／優勝0回／表彰台1回／完走率100%／AVE 8.9位	27.3%

#19 WedsSport ADVAN GR Supra

ドライバー	第1スティント	第1スティント成績	第2スティント成績	第2スティント
国本雄資	62.5%	担当:20回(7回)／優勝0回／表彰台3回(2回)／完走率90%(85.7%)／AVE 9.2位(9.2位)	担当:12回／優勝0回／表彰台2回／完走率100%／AVE 8.1位	37.5%
宮田莉朋	6.7%	担当:1回／優勝0回／表彰台0回／完走率100%／AVE 10位	担当:14回(7回)／優勝0回／表彰台2回(2回)／完走率85.7%(85.7%)／AVE 9.7位(9.2位)	93.3%

#23 MOTUL AUTECH GT-R

松田次生	3.0%	担当:1回／0回／0回／100%／AVE 7位	担当:32回(7回)／4回(1回)／8回(2回)／93.8%(85.7%)／AVE 7位(7位)	97.0%
ロニー・クインタレッリ	97.0%	担当:32回(7回)／4回(1回)／8回(2回)／93.8%(85.7%)／AVE 7位(7位)	担当:1回／0回／0回／100%／AVE 7位	3.0%

#24 リアライズコーポレーション ADVAN GT-R

高星明誠	33.3%	担当:9回／0回／0回／100%／AVE 11位	担当:18回(7回)／0回／1回(1回)／94.4%(100%)／AVE 8.9位(9.6位)	66.7%
佐々木大樹	54.5%	担当:18回(7回)／0回／3回(1回)／77.8%(100%)／AVE 8.4位(9.6位)	担当:15回／0回／1回／100%／AVE 10.1位	45.5%

#36 au TOM'S GR Supra

関口雄飛	39.4%	担当:13回(7回)／1回(1回)／3回(3回)／100%／AVE 7.2位(4.7位)	担当:20回／1回／7回／100%／AVE 7.5位	60.6%
坪井 翔	4.8%	担当:1／0回／0回／100%／AVE 6位	担当:20回(7回)／1回(1回)／7回(3回)／95%(100%)／AVE 6.1位(4.7位)	95.2%

#37 KeePer TOM'S GR Supra

平川 亮	9.1%	担当:3回／0回／2回／100%／AVE 3.3位	担当:30回(7回)／5回／12回(2回)／96.7%(100%)／AVE 5.3位(7.4位)	90.9%
サッシャ・フェネストラズ	100.0%	担当:11回(3回)／0回／5回(1回)／100%／AVE 6.7位(7位)	担当:―／―／―／―／AVE ―	0%
阪口晴南	80.0%	担当:4回(4回)／0回／1回(1回)／100%／AVE 7.8位(7.8位)	担当:1回／0回／0回／100%／AVE 6位	20.0%

#38 ZENT CERUMO GR Supra

立川祐路	100.0%	担当:33回(7回)／0回／5回(1回)／93.9%(85.7%)／AVE 6.2位(6.3位)	担当:―／―／―／―／AVE ―	0.0%
石浦宏明	0.0%	担当:―／―／―／―／AVE ―	担当:33回(7回)／0回／5回(1回)／93.9%(85.7%)／AVE 6.2位(6.3位)	100.0%

#39 DENSO KOBELCO SARD GR Supra

ヘイキ・コバライネン	90.3%	担当:28回(7回)／4回／5回／96.4%(100%)／AVE 7.4位(7.6位)	担当:3回／0回／0回／100%／AVE 7.3位	9.7%
中山雄一	14.3%	担当:3回／0回／0回／100%／AVE 6.3位	担当:18回(7回)／2回／2回／100%／AVE 7.4位(7.6位)	85.7%

#64 Modulo NSX-GT

伊沢拓也	81.8%	担当:27回(7回)／3回／4回／85.2%(71.4%)／AVE 8.1位(11.6位)	担当:6回／0回／2回／83.3%／AVE 7.6位	18.2%
大津弘樹	13.3%	担当:2回／0回／1回／100%／AVE 7.5位	担当:13回(7回)／0回／0回／84.6%(71.4%)／AVE 10.5位(11.6位)	86.7%

得意なのは前半か後半か？ その組み合わせで最適コンビ＝強い？

RスープラとGT・Rも燃費を改善。今季、2基目のエンジンが投入された後半戦では、スタンレーNSXと同タイミングでピットに向かうライバルが増えている。

　レースの3分の2近くを周回することになる第2スティントは、そのぶんバトルも増え、ピットのタイミング、それにともなうタイヤのウォームアップも相まって順位変動が多くなる。だから、盛り上がる。開幕戦岡山では、エネオスXプライムGRスープラの山下健太とauトムスGRスープラの坪井翔が、壮絶な優勝争いを演じた。第5戦SUGOでは、最重量のSWを背負ったスタンレーNSXの山本尚貴が多くのオーバーテイクを披露し、2位表彰台に登壇している。

　彼ら第2スティントに比べると、第1スティント担当は地味に映ってしまうかもしれない。しかし、最終戦富士で奇跡の逆転タイトルを決めたauGRスープラで今季第1スティントを託された関口雄飛に対して、トムスのチーフエンジニアである東條力氏は「今年の雄飛はすごく良かった」と称えている。その最終戦でタイトルを逃したスタンレーNSXの星学文エンジニアは、「（牧野）任祐のフィードバックが第2スティントに活きている」と、牧野の仕事ぶりを褒める。

　第1スティントと第2スティントでは役割が異なる。ぶつからない、闘争心を持っているのは共通して言えることだが、そのうえで特殊任務が与えられているのだ。密集したスタートを担当する第1スティントは、より接触リ

スクが高くなる。そのなかでポジションを上げてくる、最低でも維持することが求められる。また、ここが地味に見えてしまう要因でもあるが、戦略（ピットタイミング）の幅を広げるべく燃費走行を強いられることが多い。ただし、燃費を気にしつつも順位を落とすわけにはいかない。そしてタイヤ、セッティング、路面状況等の的確なフィードバックも欠かせない。

　決勝がスタートしてしまえば、変えられるのはタイヤぐらい。タイヤは2種類のスペックを持ち込むのがセオリーだが、「大外し」でもない限り内圧の調整だけというケースがほとんどだという。ただし、その内圧がキモとなる。いまの路面コンディションに対するクルマのセッティングで、適性な内圧はどうなのか。そのバランスが崩れるとグリップを得られなかったり、タレが早くなる。ポジション取りも含めて、第2スティントにつながる〝レースの組み立て〟を担っているわけだ。

　第2スティントでは、まずアウトラップの速さが求められる。タイヤが冷えた状態で、どれだけ速く走れるか。そのうえでタイヤマネジメントをしつつ、ロングランで安定した速さも必要。後半スティントのほうがピックアップもつきやすく、その対処も重要だ。タイヤのタレ、ピックアップと戦いながら、最後まであきらめない強い闘争心を備えていなければならない。

　東條氏はかつて「関口は後半向き」と話していた。しかし今季、それまで

スタート直後の1周勝負

ローリングスタートからのオープニングラップで、どれだけ順位を上げて、もしくは下げてしまったか。500kmの長距離レースとなった第2戦富士も含め、今季スタートを担当したのは29名。ここで抜き出ていたのが千代と松下だった。フォーメーションラップでしっかりとタイヤを温め、満タンに近いガソリンを搭載した重いマシンで、密集した状況に強いということだろう。ロニーも開幕戦岡山で驚異の5台抜き。クラフトスポーツとモチュールはミシュラン、カルソニックはブリヂストンと異なるタイヤを履くが、GT-Rはタイヤが温まりやすいのかもしれない。



S.Kusakai

2021 スタートダッシュランキング

Pos.	No.	Car	Driver	Rd.1 岡山	Rd.2 富士	Rd.4 もてぎ	Rd.3 鈴鹿	Rd.5 SUGO	Rd.6 オートポリス	Rd.7 もてぎ	Rd.8 富士	Total
1	**3**	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	千代勝正	–	3	0	1	0	3	3	1	11
2	**12**	カルソニック IMPUL GT-R	松下信治	1	2	0	1	0	0	2	4	10
3	**36**	au TOM'S GR Supra	関口雄飛	0	–	1	0	0	2	0	2	5
4	**23**	MOTUL AUTECH GT-R	ロニー・クインタレッリ	5	0	0	0	1	0	-5	3	4
5	**1**	STANLEY NSX-GT	山本尚貴	–	2	–	–	–	–	–	–	2
	8	ARTA NSX-GT	福住仁嶺	–	1	0	0	–	0	0	1	2
	36	au TOM'S GR Supra	坪井 翔	–	2	–	–	–	–	–	–	2
	64	Modulo NSX-GT	伊沢拓也	0	–	0	0	0	0	0	2	2
9	**14**	ENEOS X PRIME GR Supra	山下健太	–	1	–	–	–	1	-1	–	1
	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮	–	1	–	–	–	–	–	–	1
	37	KeePer TOM'S GR Supra	サッシャ・フェネストラズ	–	–	–	–	–	-1	3	-1	1
12	**8**	ARTA NSX-GT	野尻智紀	0	–	–	–	0	–	–	–	0
	37	KeePer TOM'S GR Supra	阪口晴南	0	–	1	0	-1	–	–	–	0
	38	ZENT CERUMO GR Supra	石浦宏明	–	0	–	–	–	–	–	–	0
15	**3**	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手晃平	-1	–	–	–	–	–	–	–	-1
	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	大湯都史樹	–	–	–	0	0	-1	–	–	-1
	17	Astemo NSX-GT	塚越広大	–	-1	–	–	–	–	–	–	-1
	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星明誠	–	-1	–	–	–	–	–	–	-1
19	**1**	STANLEY NSX-GT	牧野任祐	–	–	0	0	1	-1	-1	-1	-2
	1	STANLEY NSX-GT	武藤英紀	-2	–	–	–	–	–	–	–	-2
	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也	0	–	-1	0	-1	–	–	0	-2
	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資	-2	–	0	-1	0	-1	0	2	-2
	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川祐路	0	–	0	1	0	2	0	-5	-2
24	**17**	Astemo NSX-GT	ベルトラン・バゲット	0	–	1	-2	0	-2	1	-1	-3
	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン	0	-2	0	0	0	2	0	-3	-3
26	**16**	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原右京	-1	1	-2	–	–	–	1	-3	-4
	64	Modulo NSX-GT	大津弘樹	–	-4	–	–	–	–	–	–	-4
28	**19**	WedsSport ADVAN GR Supra	宮田莉朋	–	-5	–	–	–	–	–	–	-5
29	**24**	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	佐々木大樹	0	–	0	0	0	-4	-3	-1	-8

「第1スティントの情報、本当に大事だから」と、山本から昨年言われていたという牧野。レースでは熱くなってしまうこともあり、当初は的確なフィードバックができていなかったそうだ。しかし「だいぶ落ち着いて、彼の信頼度はレースごとに増している」と山本。

Y.Ishihara



第2スティントの割合が多かった坪井と組むことになり、関口は第1スティント担当になった。「前半をうまくまとめてもらうため」とは東條氏。スタンレーNSXの山本と牧野は、ふたりが組んで初めて迎えた昨季の開幕戦で第1スティントを山本が担当、第2戦で牧野が担当すると、その後は第1スティントが牧野、第2スティントが山本という布陣を採用している。そして昨季王者となり、今季も残り15周でGT300車両に接触されるまでは、2連覇が目の前にあった——。



N.Mitsuhashi

昨季はともに全戦で第2スティントを担当していた関口と坪井。このふたりが組むこととなり、今季の関口は制約が多い第1スティントを託されることになった。「自分を押し殺し、人のために」走った関口。その思いのバトンを坪井が受け継ぎ、頂点に登り詰めた。

役割分担を一貫したau GRスープラが今季最強に

チームの総合力を検証

グリッド順位から、何台抜いてチェッカーを受けたのか。基本的には予選上位になるほど不利であり、アクシデントによって順位を大きく落としてしまうこともあるため、あくまでひとつの指標ではあるが決勝中の強さを視覚化してみた。ここでもスタートダッシュが良いカルソニックとクラフトスポーツのGT-Rがトップ2という結果に。注目したいのはスタンレーNSXとau GRスープラだ。auは第2戦富士のトラブル、スタンレーは第8戦富士のアクシデントで大きく順位を落としたが、それでもこの位置につけているのが、今季の強さを表している。



M.Kamio

2021 ジャンプアップランキング

Pos.	No.	Car	Rd.1 岡山	Rd.2 富士	Rd.4 もてぎ	Rd.3 鈴鹿	Rd.5 SUGO	Rd.6 オートポリス	Rd.7 もてぎ	Rd.8 富士	Total
1	**12**	カルソニック IMPUL GT-R	3	4	4	2	2	4	1	5	25
2	**3**	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	1	7	1	5	Retire	11	-2	0	23
3	**1**	STANLEY NSX-GT	3	11	0	7	8	7	-2	-12	22
4	**36**	au TOM'S GR Supra	1	-9	1	7	10	2	5	3	20
5	**17**	Astemo NSX-GT	4	10	0	-1	1	-1	4	Retire	17
6	**38**	ZENT CERUMO GR Supra	-1	Retire	0	2	Retire	8	5	2	16
7	**39**	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	0	2	2	-1	3	3	-5	1	5
8	**23**	MOTUL AUTECH GT-R	Retire	Retire	1	2	5	2	-8	2	4
	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	1	2	-1	1	9	-5	-5	2	4
10	**14**	ENEOS X PRIME GR Supra	1	4	0	3	-1	-9	3	-2	-1
	37	KeePer TOM'S GR Supra	-2	2	-2	4	-2	-3	1	1	-1
12	**8**	ARTA NSX-GT	7	-6	4	-6	-9	3	2	0	-5
13	**64**	Modulo NSX-GT	-7	0	Retire	Retire	-2	-9	2	3	-13
14	**19**	WedsSport ADVAN GR Supra	-4	-6	0	-4	Retire	1	-1	-2	-16
15	**16**	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	-4	-2	-1	-7	-7	Retire	0	2	-19

今季、浮き沈みが少なくポイントを積み重ねていたのは、au GRスープラとアステモNSX-GTだ。最後の2戦でノーポイントとなってしまったが、スタンレーNSXも高値安定で推移していた。この3台に共通するのは、シーズンをとおして第1スティントと第2スティントの担当が一貫していたこと。山本は言う。

「1年をとおして見たとき、担当を変えないほうがチームもドライバーも落ち着いてやれるし、役割をまっとうできると思う。僕たちは前半を牧野選手に担当してもらって、後半僕というのが一番メリットがあるだろうと戦略を立てている感じです。セカンドをやるための準備を、ある程度イメージしてサーキットに入ることもできますから」

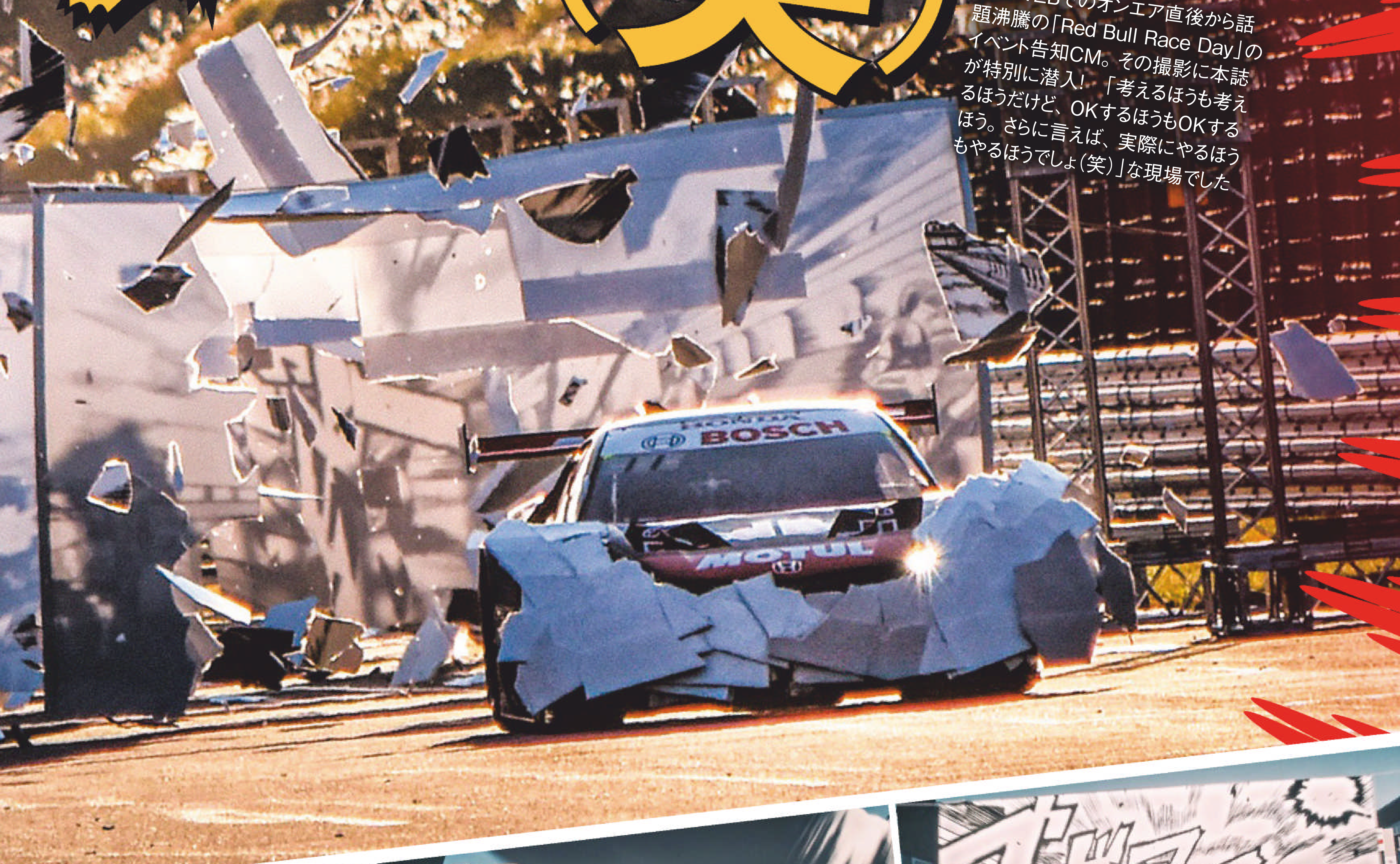
チームによっては、ラウンドごとに前半と後半担当を入れ替えるところもある。今季でいえば15チーム中4台が担当を変えていた。どちらを担当させるほうがメリットがあるのかをまだ探っているのか、サーキットの得意不得意、不調の打開策など、理由はさまざまだろうし、担当を入れ替えてタイトルを獲得したチームも過去に多く、一概にどちらが正解とは言えない。ただ、〝今季最強〟の称号を手にしたのは、ふたりのバランスを早々に見抜いて、「後半向き」の関口を前半担当に抜擢したau GRスープラだった。

異なる任務の裏側
第1／第2スティントの仕事

「Red Bull Race Day 轟音東京」
CM撮影舞台裏ウォッチ



したヤツ(笑)



TV&WEBでのオンエア直後から話題沸騰の「Red Bull Race Day」のイベント告知CM。その撮影に本誌が特別に潜入！ 「考えるほうも考えるほうだけど、OKするほうもOKするほう。さらに言えば、実際にやるほうもやるほうでしょ(笑)」な現場でした



こちらはBTS（77ページ参照）からのキャプチャー画像。右京センシュ目線でパラパラマンガを組み立ててみました（抜粋です）。ボードの破片が一瞬視界を遮るあたりもリアル！　このへんの車載映像もBTSに上がっています。

24枚のリアルパラパラ漫画!?

誰だよこの企画OK



画の描かれた、24枚のポリスチレンボードをNSX-GTがブチ破っていくさまは圧巻！　右京センシュいわく、「リハーサルでは一瞬だと感じていたんですが、本番では1枚1枚の画がアタマのなかに入ってきました（笑）」。

Text：髙橋カズキヨ（Kazukiyo Takahashi／本誌）
Photo：Red Bull Japan（スチール、キャプチャー画像とも）







Rehearsal

昼過ぎから右京の表情が一変





骨組みのみの状態で“潜った”り、骨組み＋ボードの右側を通過したりなど、リハーサルを重ねていく右京センシュでしたが、本番が近づいてきた昼過ぎあたりから、雰囲気がそれまでのものから明らかに変化。撮影班を覆う空気も一気に“硬い”ものへと……。

慎重に慎重を重ね黙々と設営



Setup

撮影日の前夜にピットへ搬入されるRed Bull MOTUL MUGEN NSX-GT。大規模な撮影体制とも相まってか、冷え込みが厳しいはずの11月中旬の富士スピードウェイでこのピットだけはなぜか温度分布が違っていた。ボードを固定する骨組みやボードの嵌め込みなどのセットアップが慎重に進められていきます。

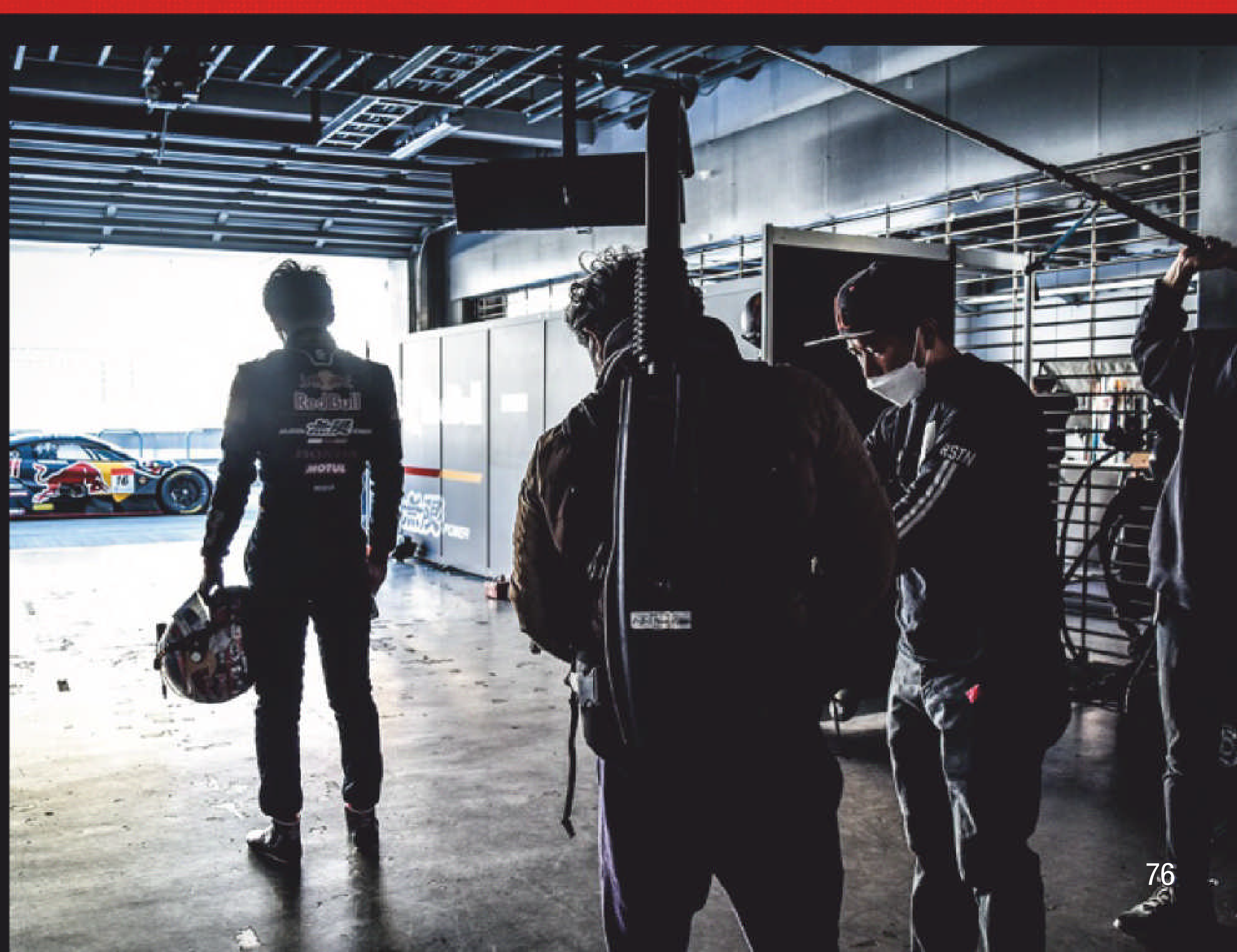
圧倒的な熱量で“一発”を決めた

「パラパラマンガをリアルでやる」と聞いたとき、正直、どんなことかイメージできなかったのですが、「コマ（画）を1枚ずつ大きいボードに印刷。それを24枚用意し、1枚ずつ立てて並べていく。それをクルマが連続でブチ破っていき、車載映像でパラパラマンガに仕上げる」という意味でした。ブチ破っていくクルマはまさかのスーパーGT GT500マシン「Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT」で、ドライバーは笹原右京。もちろん、撮影は一発勝負。……レースでの“一発”って、だいたい予選のことだったはずなんですけど（笑）。

実際の撮影の模様などは76・77ページをご覧いただければと思いますが、とにかく印象的だったのが、この撮影に対する撮影班とTeam Red Bull MUGENスタッフの熱量。ボンヤリ近づくとヤケドするんじゃないかってほどでした。「誰もやったことがないのをやるのがレッドブル。最初に聞いたとき、『らしいな』って（笑）。一発勝負でしたが、みなさんの真摯な仕事ぶりと協力のもと、それをうまく表現できたと思います」（右京）。

気になるのは“お予算”。さすがに具体的な数字まではつかめませんでしたが、周辺取材から浮かび上がってきたのは「相当、頑張っちゃったはず」ということ（笑）。すでにWEBで公開されている「BTS」（左下参照）を見れば、納得してもらえるはずです。

というわけで、告知からこんな空前の規模でやっちゃっている「Red Bull Race Day」の本番が期待できないわけがありません。当日は、Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT（笹原右京／大湯都史樹）、スーパーフォーミュラからRed Bull MUGEN Team Goh（大津弘樹）、MotoGPからLCR HONDA IDEMITSUのHONDA RC213V（中上貴晶）といったマシン＆アスリートが参加予定。無料配信のほか、ピット内部もウォッチできる特別有料配信もあるとのこと。詳しくは公式ホームページでチェックしてみてください。



撮影班は目検討で総勢約50人。ディレクター、カメラマン、映像・音声チェック班、ドローン班などが完璧な統制のもとで動いていた。

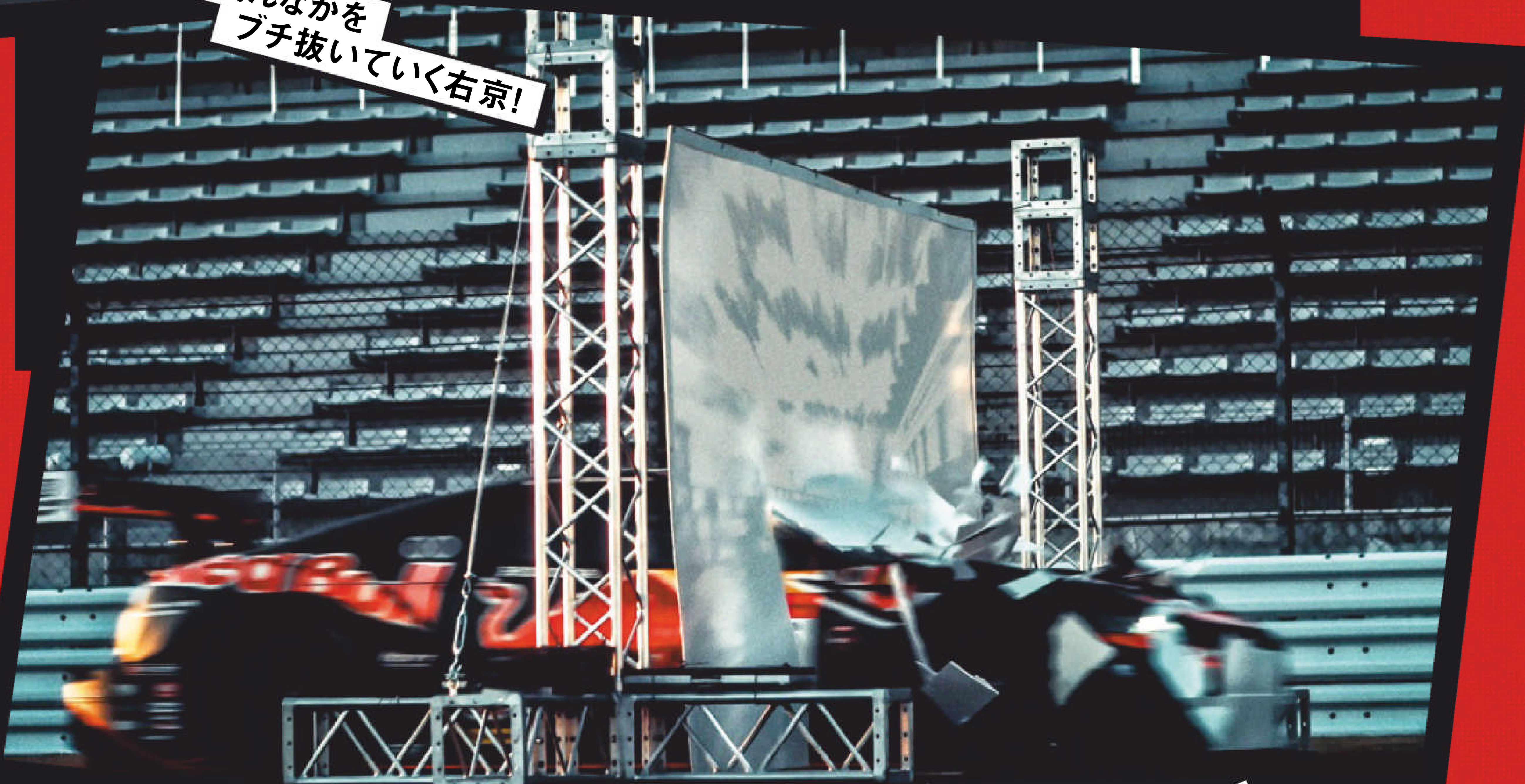


Take

「Red Bull Race Day 轟音東京」CM撮影舞台裏ウォッチ

陽が傾いてきた夕方、ついにアクション！　最終コーナー側から立ち上がってきた右京が右に撮影車両を従えて、１枚目のボードに時速150kmでアプローチ。１枚目を「バッ！」と破くと、「バババッ！」と一気にブチ抜いていきます。24枚目まであっという間。最後の１枚からクルマが飛び出ると、撮影班からは期せずして拍手が。戻ってきた右京センシュの表情が「やったぜ」というよりは、ホッとした感じだったのが印象的でした。

ボードのド真んなかをブチ抜いていく右京!





この右京の達成感はなんかいつもと違う!（笑）







Event Information

名称	Red Bull Race Day
主催	国際トップモータースポーツ 体験実行委員会
共催	公益財団法人 日本サイクリング協会（JCA）
日時	12月19日（日）
場所	明治神宮外苑 特設コース
URL	http://www.redbull.com/raceday-jp
参加方法	当日無料配信／特別有料配信 （オンラインピットパス）

「Behind the Scenes」ではドラテクも公開

CMは、全国エリアで放映されるテレビ用（15秒）が２パターン、Web用（24秒）が２パターンの計４パターンが展開される。オンエア期間は2021年12月５日（日）～19日（日）。また、テレビCMに関連し、「Behind the Scenes of Red Bull Race Day TVCM Shooting」も配信中。"完全一発勝負"の撮影をどのように完遂したのか、設営から撤去までの舞台裏、そして重責を担った右京センシュのインタビューも公開。ここでしか見られないドライビングテクニックも限定で収録されている。楽曲はレッドブル・アーティストKing Gnuとのタイアップ。2021年12月１日発売のニューシングル「BOY」にカップリング収録される新曲「F.O.O.L」が、Red Bull Race Dayのテーマソングとして提供されている。今回のCMでは、「F.O.O.L」のなかから２カ所のメロディを使用。異なる２タイプが制作された。

S.Sakai



土屋武士JAF F4アドバイザーインタビュー

創造力と才能を磨く場として。

JAF F4 PADDOCK NEWS Vol.5

2021 FORMULA 4 CHAMPIONSHIP

国内唯一開発競争のある ミドルフォーミュラF4の魅力を探る

Text & Photo : 大串 信（Makoto Ogushi）
Photo : 酒井聖一（Seiichi Sakai）

「JAF F4はなくなっても構わないカテゴリーだと言う人がいると聞いて、驚いたんです。それで慌ててJAF F4のために何かできることがないかと、このポジションに就任させてもらいました」と言うのは、2021シーズン中にJAF F4アドバイザーとなった土屋武士だ。

JAF F4は国内独自のジュニアフォーミュラとして、2023年には創設30周年を迎える長寿カテゴリーである。しかしその後、FIA-F4やフォーミュラリージョナルなど、FIAの定める国際規格として同等のジュニアフォーミュラレースが制定され、国内でもシリーズ戦が開催されるようになり、一部のコースではレースカレンダーから押し出されそうになるなどの課題も生まれている。この状況を憂慮した土屋はJAF F4の存在意義を訴えるとともに、状況を改善するため志願してアドバイザーとなり、活動を開始した。

「JAF F4は、昔ながらの職人的レース屋さんが、大の大人でありながら、コレを作った、アレが壊れた、勝った負けたと本気を出して競争をする、いわばレースの魅力が凝縮している場なんです。ワンメイク化が進んだ近年、そういうカテゴリーは数少なくなっているので、このカテゴリーの存在意義は非常に大きいと考えています」

長年にわたり幅広く国内レースを眺め、ドライバーとして、エンジニアとして、チームオーナーとして、自らも第一線で戦ってきただけに、土屋は現在のJAF F4が置かれている立場もよく理解している。

「JAF F4の存在意義に対して懐疑的な考え方があるのも理解はできます。だけど、FIAの作った流れはお金を動かす人にとってのロジックになっていて、お金がないならレースをするなと言っているように聞こえます。純粋にドライビングを極めるためなら、ワンメイクもいいとは思います。でも、創意工夫で戦う職人はそこでは育ちません。職人のスピリットや技術を継承





11月21日（ワンデイイベント）に富士で開催された第10戦には、ジェントルマンクラスの9台を含む計20台がエントリー。土屋アドバイザーが話していたとおり、エントリー台数は回復傾向にある。(as)



アドバイザーとして、第10戦富士では精力的に各エントラントやドライバー、関係者から現状やリクエストなどを聞いて回った。ドライバー、エンジニア、チームオーナーと、さまざまな立場を経験してきた土屋氏。その手腕に期待がかかる。(as)

する場が少なくなっているいま、マルチメイクのＪＡＦ Ｆ４は継続していかなければいけないシリーズなんです」

ＪＡＦ Ｆ４はクルマ作りの場であると同時に、多くの若いドライバーを育てる場としても機能してきた。Ｆ１で戦う角田裕毅をはじめ、国内トップカテゴリーの有力選手の多くがここで腕を磨いた。

ただ、若いドライバーが走るうえで大きな課題をＪＡＦ Ｆ４が抱えているのも事実だ。たとえば、ＨＡＬＯが義務づけられておらず、アルミモノコックの出走も可能なＪＡＦ Ｆ４車両がどれだけ安全性を確保できるのか、という問題だ。これについても土屋は考えていることがある。

「まずはハード面ではなく、ソフト面で対応していこうと考えています。必ずしもアルミだから危険でカーボンだから安全だというものではありません。それはレーシングカーを作っている職人たちは分かっています。それに、最近はクルマのハード的安全性は高まっていますが、そのぶん、頭のうえを飛んでいくような危険な事故がむしろ増えているように感じるんです」

近年は安全装備に囲まれたカーボンモノコックのシェルに座っている限り、深刻な負傷には至らないと過信したドライバーたちが無謀とも思えるドライビングをする傾向がある。土屋はまずその点を改善すべきだと言う。

「近年のＦ１など見ていても、ぶつかったら仕方がない、ぶつかってもクルマが安全に作られているから大丈夫だ、というようなレースになっているように感じます。これではダメなんです。たとえば一般道では、路面にただ１本の線が引いてあるだけで、本来非常に危険な対面通行が普通に成立しています。あれは意識の共有が徹底しているからなんだと思うんです。レースも一般道と同じで、越えたらダメな線をみんなで共有し、スポーツとしてお互いを尊重しながら競おうという意識を持つことが安全性を高めるためには重要なんです」

若いドライバーが経験を積むためのカテゴリーとしても機能しているＪＡＦ Ｆ４は、こうした基本的な姿勢を徹底させる場としても機能する必要があるだろう。

「それでも危険が完全に消えるわけではありません。いずれは、ハード面の安全性についても提案していきたいと思っています。時間もお金もかかることですから、熟慮して進めていこうと考えています」

面倒くさいヤツと思われても できるところから活性化を図る

ＪＡＦ Ｆ４にはマルチメイクゆえの課題もある。まさにレース職人としてレース界と関わってきた土屋はこれについても状況を冷静に分析しており、課題を解決するだけではなく、レースがより活性化する方向で状況を改善していきたいと言う。

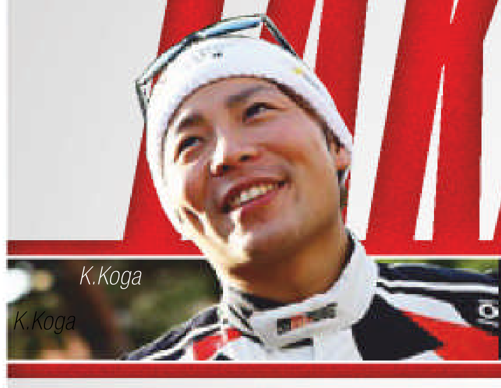
「いままでは台数を増やすための方針が最優先で、その結果、シリーズは盛況になってきましたが、この先は競争が激しくなっていくはずなので、性能の均一化を徹底する必要があります。『さすがだな』と思われるものはいいけど、『あれはズルいだろう』と思われるものはダメ。その線引きについてはみんなから意見を聞いて、アイデアを集めながら進められればと思います。これもドライバーと同じで、作り手も思いを共有することが大事です」

アドバイザーに就任した土屋はすでにレースの現場でさまざまな活動を始めている。志願してＪＡＦ Ｆ４のために働き始めた土屋は、今後についてこう抱負を語った。

「早速、シリーズに関わるエントラントやドライバーのみなさんと話をさせてもらい、すぐには無理だけど自分ができることは必ず少しずつでも良くしていくという約束をさせてもらいました。職人はわがままで扱いにくい方も多いんですが、なんとかまとめていきます。ＪＡＦ Ｆ４は不要だという方とも、まだ世間話のかたちですが、今後はアドバイザーとしてわりと本気でやります、と話しました。おそらく、『面倒くさいヤツが来たなあ』と思われるんでしょうけど（笑）。ハードルや壁が多いのは事実。壊さないと先に進めないし、壊しすぎると誰かに迷惑がかかることもある。そういうことに留意しながら前に進んでいくつもりです」

大好評連載！

TAKAMOTO KATSUTA



今シーズンを締めるモンツァは
貴元選手もいいイメージを持っているラリー
パワーステージに臨むにあたり
迷っていたことがあったそうですが……

WRCへのペースノート 2021_Page 4 Monza

Text：勝田貴元（Takamoto Katsuta） Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）／TOYOTA

ラトバラ代表の言葉がアタックを後押し

2021シーズンのWRCもあっという間に最終戦のラリー・モンツァを迎えました。今年のモンツァは、残念ながら開催見送りとなったラリージャパンの代替イベントでしたが、昨年僕自身初めてステージベストタイムを記録したラリーでもあります。それに、WRカーにとってもラストのラリー。2017年型のWRカーは、未来も含めて“史上最速のラリーカー”と言われるほどで、ヤリスWRCで最高の走りができるよう意気込んでいました。

ラリー・モンツァは、イタリアの山岳地帯とモンツァ・サーキットのグラベル区間やトラックの一部を組み合わせたSSで行なわれます。イタリアの山岳地帯のステージはどこか日本のそれと似たような雰囲気もあるのですが、スピード域は日本よりも上。ヨーロッパでのほかのターマックラリーに比べると、カットできるコーナーが少ないということが特徴でした。今回はテストなしで臨むことになったこともあり、序盤はクルマのフィーリングを確かめると同時にリスクマネジメントもしながら、ペースを徐々に上げていくアプローチでスタート。ただ、序盤は少し苦戦を強いられました。レッキ日は雨。その影響で路面は半乾き、一部のステージでは霧に覆われて、序盤をクリーンにアプローチしたい僕にとってはアゲインストな路面コンディションとなっていました。フィーリングをつかむのに少し時間をかけてしまいましたが、２ループ目にはペースも徐々に改善。モンツァのトラックステージでは２番手と、感触も良くなってきていました。もったいなかったのは、ステージ後半まで区間トップタイムで来ていたSS5でのストール。そこは反省点です。

２日目も山岳地帯のステージからスタート。ここで気をつけなければいけないのが、イタリアの路面特有のタイヤへの攻撃性の高さです。最後の25kmのロングステージではほぼ全車のタイヤからワイヤーが出るほどでした。そんななかでも安定してトップタイムを刻んでいたのがセバスチャン・オジエ選手で、タイヤは同じ状態でしたが、使い方がとにかくうまい。タイヤマネジメントはもちろん、タイヤがなくなってからの使い方も別格でした。

最終日は、総合５番手のオリバー・ソルベルグ選手と17秒差の総合６番手で迎えました。朝のステージで差をまずは３秒短縮。その後もプッシュを続けていきたかったのですが、区間トップタイムで差しかかったシケインのイン側コンクリートに左フロントタイヤを擦り、その次のフルスピードからのフルブレーキングでアームを破損してスピン。藁のパッドへヒットしました。３輪の状態でこのステージは何とかフィニッシュしましたが、最終ステージ前のサービスは15分。ダメージもその時間で直すにはあまりにも大きかったので不安でしたが、メカニックのみんなが「ペナルティなしで必ず直すから安心しろ」と、時間ピッタリで修復してくれました。そのときは感謝の気持ちとともに、１年間一緒にやってきたメカニックみんなに対していろんな気持ちが込み上げてきました。そして、クルマをフィニッシュまで運ぼうと。

じつはここでヤリ・マティ・ラトバラ代表からアドバイスがあり、それが僕を大きく後押ししてくれることになりました。クルマは走れる状態になりましたが、修復はあくまで応急処置です。メカニックからもエンジニアからも、真っすぐ走らないと思うし、前後でダンパーの種類が違っているから、万が一に備えてステージ序盤でフィーリングをつかみながら走ってね、と言われていました。最終SSのパワーステージは今季最後、WRカーとして走るのも最後。タイムを気にせず、クルマをゆっくりフィニッシュまで運ぶべきかどうか悩んでいると、ラトバラ代表が「できるのであれば、クルマがどうであれ、自分とメカニックとチームを信じて全力で走ればいい。そうすれば、来季はいいフィーリングでスタートできるはずだよ！」と。その言葉を信じて、最後はプッシュすると決めました。ステージ序盤こそ様子を見ましたが、最後までプッシュし、このステージのタイムは２番手。４ポイントを獲って、７位フィニッシュ。今季のシリーズランキングを７位で終えることができました。最後のアタックにチームのみんなも、「頑張って直した甲斐があったよ！」とすごく喜んでくれて、チームのみんなにはもちろん、ラトバラ代表にも感謝の気持ちでいっぱいでした。今季はうれしいことやツラいこと、難しい局面、本当に多くのことを経験し、大きく成長できたシーズンだったと思います。いつも僕を支えてくれていたユホ（ハンニネン）さん、ラトバラ代表、チームのみんな、そして応援してくれたファンのみなさんには、感謝の気持ちしかありません。

来シーズンはハイブリッドのRally1カーとなり、新時代に突入します。さらに成長していけるよう全力で取り組んでいきますので、引き続き応援をよろしくお願いいたします！



TOYOTA

2022年の貴元は、TOYOTA GAZOO Racingが新たに立ち上げるサテライトチーム「TOYOTA GAZOO Racing World Rally Team Next Generation」からWRC全13戦にGR YARIS Rally1で参戦。コ・ドライバーはアーロン・ジョンストン。

かつた たかとも● FCJ（2011年王者）、全日本F3 Cクラス（13年シリーズ２位）などを経て、15年に「TOYOTA GAZOO Racingラリーチャレンジプログラム」のドライバーに選出。17年WRC第７戦イタリアのWRC 2でクラス３位。18年WRC第２戦スウェーデンのWRC 2ではクラス初優勝を果たした。19年はWRC第６戦チリでもWRC 2クラスで優勝し、ドイツとスペインではヤリスWRCをドライブ。20年はすべてヤリスWRCでの出場で、欧州の５戦に参戦。21年はヤリスWRCで全戦にエントリー。1993年愛知県生まれ。

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第113回

まなざし

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as



20年以上前、結婚してすぐの頃、園子さんとニューヨークへ行くことになった。

　仕事がらみの渡航で、宿泊先は友人宅。とはいえ、国旗を見るだけで胸がときめくほどの旅行好きである園子さんは、ウキウキした表情でシャツやパンツを畳みながら、

「ねえ、今度の旅行でなにが楽しみ？」

　僕は少し考え、こうこたえた。

「最後の日がいちばん楽しみかな」

　すると園子さんは目つきをとがらせ、

「しんじさんは、ほんっとうに、旅行がきらいなのね！」

　といって、トランクのジッパーを思いっきり閉めた、ということがあった。

　いいわけをさせてもらうなら、僕は別に、旅行が早く終わってほしい、と思っているわけでない。最後の日を無事に迎え、ひとまとまりの時間としての「旅」が、自分のなかに収まった感触が楽しみ、といいたかった。

　小説でも、音楽でも、「終わり」があるから読みたいし、聴く気になれる。最後の日がやってこない旅なんて、放浪、あるいは、夜逃げと同じじゃないか。

　と、こんなような意見に、サー・フランク・ウイリアムズは真っ向から反対しそうな人物だった。レースに終わりなどない。さあ、準備しろ。終わったように見えても、ゴールした瞬間、次のレースはすでに始まっているのだ！

　その長いレースは、いったい何度、「終わり」かけたことだろう。

　設立したばかりのチームで、ようやく勝ちはじめたと思ったら、僚友のドライバーが不運にも事故死。

　資金難から共同出資をもちかけた石油王にチームをのっとられ、昔なじみのエンジニアとふたり、裸一貫から新チーム結成。

　スポンサーを得、日本製のターボエンジンも手に入れ、コンストラクターズとドライバーズの両タイトルに輝く栄光の最中、レンタカーが横転する事故で、下半身不随となる。同僚によれば「臨床的には、三度死んだ」。日本メーカーからエンジンの供給を停止された翌年には、年間で1勝すら挙げられなかった。

　フランス製のエンジンを載せてから、怒濤の連勝街道。千代の富士か西武か、というくらい、憎らしいほどの勝ちっぷり。けれども長くはつづかない。

モータースポーツがつづくかぎり、サー・フランク・ウイリアムズはそこにいる

　サンマリノの悲劇を目の当たりにし、過失致死罪に問われたとき、サー・フランクは車椅子を降りようとは考えなかったか。本人にしかわからない。結局は降りなかった。さまざまなトロフィーを奪取し、毎年タイトルにからみつづけた。

　長年ともに指揮をとったエンジニアが去り、デザイナーも去り、チームが低迷をつづけても、サー・フランクはサーキットに通いつづけた。体力的に無理がきかなくなるとみずからのDNAを半分そなえた娘をパドックに立たせた。

　チームを売却し、そうして、最後の息をついてしまったいまも、フランク・ウイリアムズは「終わり」を認めていない気がする。サー・フランクにとって、自動車レースとはたぶん、みずからの生などこえている。

　ジョン・レノンが死んだからといって、ビートルズの音楽は終わったろうか。宮沢賢治のことばは、はじめて読むもののの目のなかでたえず新たに生まれかわるのではないか。

　モータースポーツがつづくかぎり、サー・フランク・ウイリアムズはそこにいる。あらゆるサーキットに遍在し、射貫くようなまなざしをマシンに向け、両手を叩いてドライバーを鼓舞する。そうしてスタートのレッドシグナルが消えた瞬間、轟音をたて、永遠にまわりつづける車椅子で走りだすのだ。

絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは
12月24日(金)発売です

2022年1月14日号 No.1567 特別定価1650円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

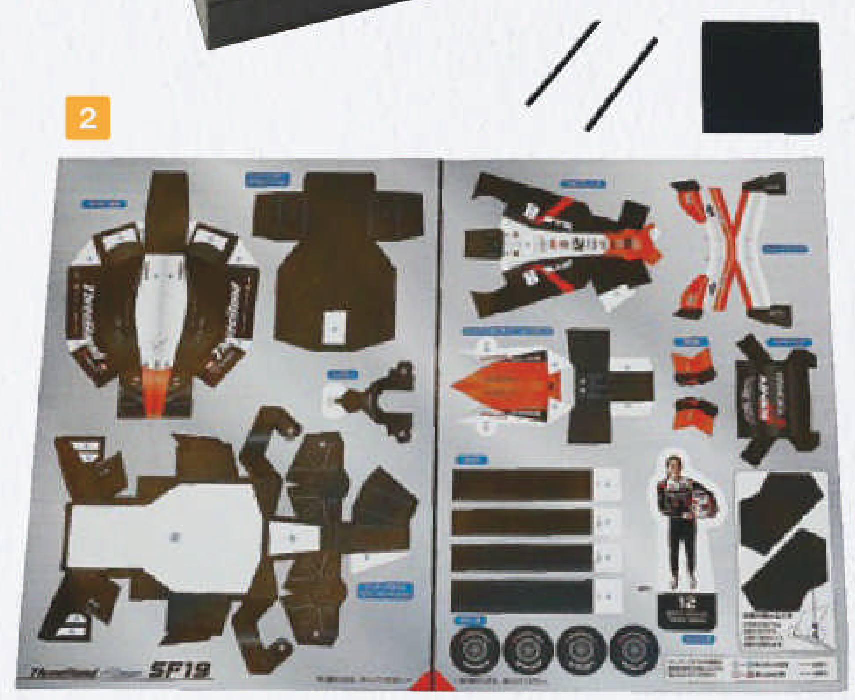
2021年ホンダF1のすべて

【保存版】王者メルセデスに対抗する技術とアイデアと情熱

—スーパーGT〝裏〟総集編—2022年トヨタMS体制分析—オジエストーリー ほか—

Present For Readers
オートスポーツ読者のみなさんへ









1 EBBRO 1/43スケールモデル KEIHIN NSX-GT SUPER GT GT500 2018　1名様

月いちペースで新製品が登場するエブロから『KEIHIN NSX-GT SUPER GT GT500 2018』を1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムビー
URL：www.ebbro.co.jp

2 タチアナ・カルデロン サイン入り SF19 ペーパークラフト（2020）　6名様

ハサミもノリも使わずに、SF19が組み立てられる。タイヤ用のスポンジと、サスペンション用のストロー2本がついていて、パッケージにカルデロンのサインあり。
提供：株式会社ホンダアクセス
URL：www.honda.co.jp/ACCESS

3 ウェイトちゃん アクリルキーホルダー　3名様

スーパーGTファンにはおなじみ＆なつかしい、『ウェイトちゃん』キーホルダー。キャラクターの大きさはウエイトごとに異なり5〜8cmほど。どれが当たるかはお楽しみ！
提供：株式会社グッドスマイルカンパニー
URL：www.goodsmile.info

4 WEC ボールペン　1名様

日本ではあまり見かけない『四角い』形状でロゴが入ったボールペン。ラバーっぽい外装になっており、握ったときのグリップ力抜群！　インクの色はブラックとなっている。

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2021年12月24日（金）**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1566号プレゼント」係

オンラインからの応募方法が変わりました

オンライン応募締切：2021年12月23日（木）
オンライン応募コード：『as1566』

PCやスマートフォンからご応募されるかたは、弊社が運営する『三栄ID』からお願いいたします。掲載のQRコードもしくは下記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますようご協力をお願いいたします。
※応募ハガキ、オンライン応募によってお預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。

https://id.san-ei-corp.co.jp/top/

AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

“ワイスピ”最新作 ブルーレイ＆DVD発売記念 ご自慢の愛車写真を寿一氏が審査



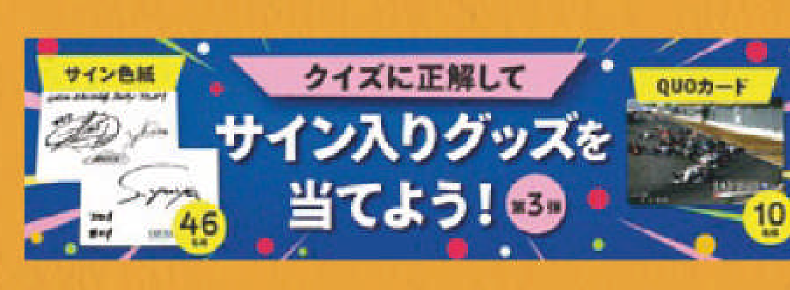


超メガヒットカーアクション『ワイルド・スピード』シリーズの最新作『ワイルド・スピード／ジェットブレイク』ブルーレイ＆DVDが2021年12月15日（水）に発売されることを記念して、NBCユニバーサル・エンターテイメントジャパン合同会社は、11月22日（月）〜12月15日（水）に『あなたの愛車フォトコンテスト』を開催する。
人気カーアクション映画『ワイルド・スピード』シリーズの9作目となる最新作『ワイルド・スピード／ジェットブレイク』は、2021年5月19日に公開され、同年8月6日から日本でも上映開始。全世界累計興収7000億円を超える大ヒットを記録した。最新作のブルーレイ＆DVD発売プロモーションとして、脇阪寿一氏が公式アンバサダーに就任。加えて、作品中に登場する“ワイスピ”ファミリーの愛車に負けない、『自慢のベスト愛車フォトコンテスト』を実施する。オーナーの“車愛”がにじみ出る、そんな写真を特設サイトから投稿応募すると、寿一氏が審査員となり10台のベスト愛車フォトを厳選。そのなかでも一番熱い“オーナー愛”を感じた車（写真）に、ベスト愛車賞として賞品が進呈される。どんな車種でもOKだが四輪のみ。審査結果はキャンペーンサイトのほか、日刊スポーツの広告紙面（12月中）にも掲載予定だ。

●応募サイト：https://pro.form-mailer.jp/lp/417a75c0241873
●応募締切：12月15日（水）23:59
●公式サイト：https://www.nbcuni.co.jp/movie/sp/wildspeedjetbreak/

JAF プレゼントキャンペーン実施中

JAF（一般社団法人日本自動車連盟）は、8月にリニューアルしたモータースポーツサイトを通じてさらなるファン拡大を図るため、モータースポーツ関連グッズが当たるキャンペーンを実施している。
専用応募フォームに『選択式のクイズ』が用意されており、そのクイズに正解された方のなかから抽選で、JAF全日本ラリーやJAF全日本ジムカーナ、JAF全日本ダートトライアル、JAF全日本カート選手権に参戦するドライバーのサイン色紙（計46名）、またはオリジナルQUOカード2000円分（計10名）をプレゼントする。ややマニアックなクイズだが、ヒントも添えられているので、チャレンジしてみて損はなし！



●応募サイト：
https://motorsports.jaf.or.jp/lp/campaign/2021/signed-goods03
●応募期間：〜2022年1月23日（日）23:59
●JAFモータースポーツ公式サイト：
https://motorsports.jaf.or.jp/

SAN-EI
CORPORATION

No. 1566

auto sport

オートスポーツ 2021 12/24号

auto sport 2021年12/24号（隔週金曜日発売）2021年12月10日発売　第58巻第23号　通巻1566号
発行人：伊藤 秀伸　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

特別定価820円

本体745円

雑誌 29664-12/24

4910296641213
00745

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

auto sport
2021年 12/24 号
No.1566 特別付録

2022 HONDA F1 CALENDAR



Photo : AZERBAIJAN GP (A.Sakurai)

auto sport
Drive on the edge



Photo : TURKISH GP (V.Rys)

2022 **1** January

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
27	28	29	30	31	1 元日	2
3	4	5	6	7	8	9
10 成人の日	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31	1	2	3	4	5	6

2022 **2** February

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11 建国記念の日	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23 天皇誕生日	24	25	26	27
28	1	2	3	4	5	6



Photo : MONACO GP (V.Rys)

2022 **3** March

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
28	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21 春分の日	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31	1	2	3

2022 **4** April

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
28	29	30	31	1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29 昭和の日	30	1



Photo : DUTCH GP (A.Sakurai)

2022 **5** May

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
25	26	27	28	29	30	1
2	3 憲法記念日	4 みどりの日	5 こどもの日	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31	1	2	3	4	5

2022 **6** June

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
30	31	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	1	2	3

F1 CALENDAR

4 April

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

5 May

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

6 June

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			



10 October

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

11 November

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

12 December

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

※祝日及び休日の表記は2021年11月現在の祝日法に基づく暦情報となっております。

2 0 2 2 HONDA

1 January

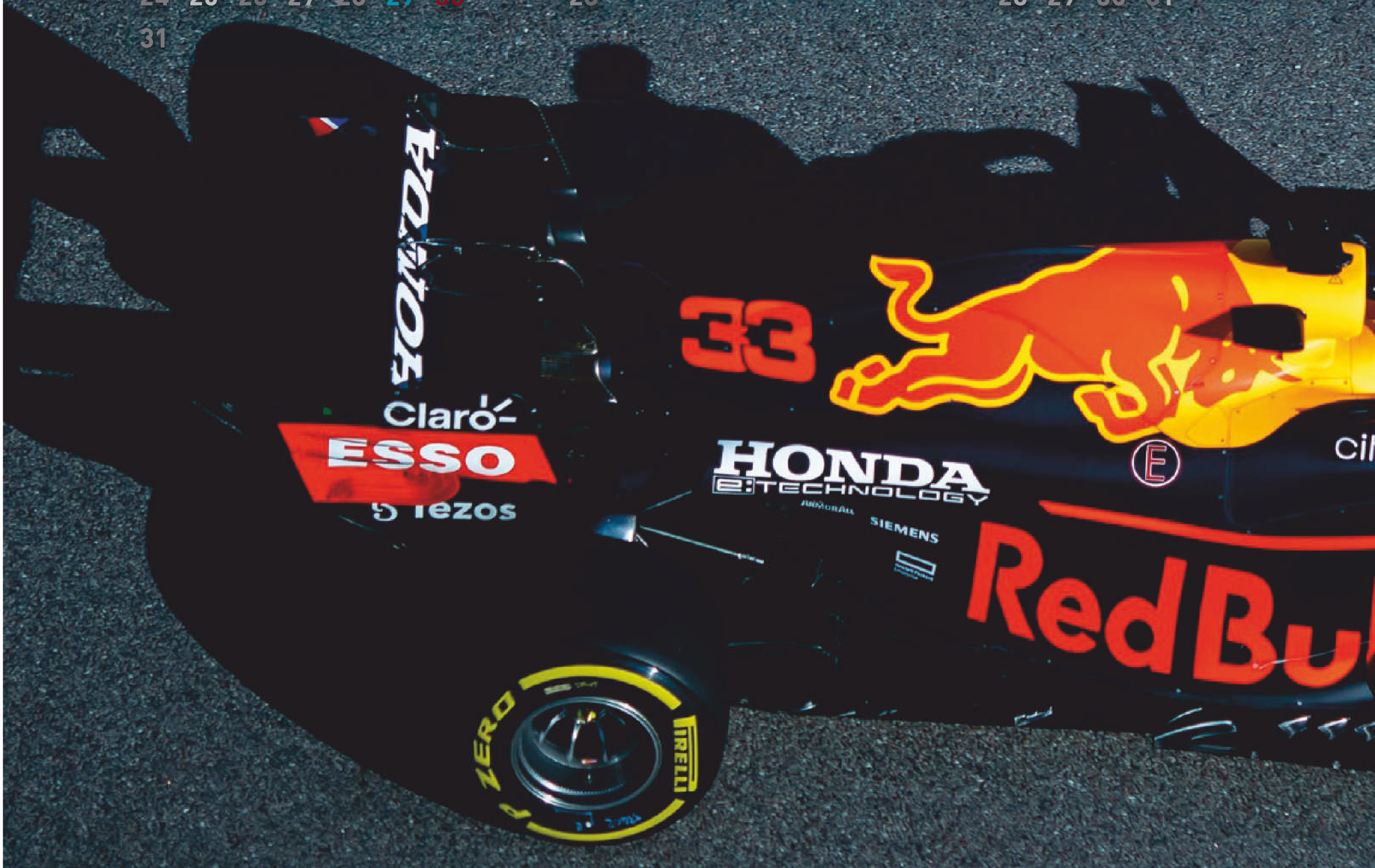
Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

2 February

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28						

3 March

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			



7 July

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

8 August

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

9 September

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

Photo : RUSSIAN GP (V.Rys)



Photo : BRITISH GP (V.Rys)

2022 **7** July

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
27	28	29	30	1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18 海の日	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

2022 **8** August

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11 山の日	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	1	2	3	4



Photo : AUSTRIA GP (Red Bull)

2022 **9** September

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
29	30	31	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19 敬老の日	20	21	22	23 秋分の日	24	25
26	27	28	29	30	1	2

2022 **10** October

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
26	27	28	29	30	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10 スポーツの日	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31	1	2	3	4	5	6



Photo : QATAR GP (V.Rys)

2022 **11** November

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
31	1	2	3 文化の日	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23 勤労感謝の日	24	25	26	27
28	29	30	1	2	3	4

2022 **12** December

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
28	29	30	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	1



2022 HONDA F1 CALENDAR

auto sport